Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)

Yazan: Dz.Alb. Saim BESBELLİ

ÇANAKKALE'DE TÜRK BAHRİYESİ

YAZAN
Dz.Alb. Saim BESBELLİ

ÇEVİREN
Dz.P.Ütğm. Uğur ERGÜN
Dz.Tğm. Zafer HÖYÜK
De.Me. Nihal GONCA

EDİTÖR
Okutman Nazmi ŞENÇEZER

KAPAK TASARIMI
Dz.K.K. Per.Bşk.Mrk.D.Bşk.lığı

BASIM
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi Amirliği

ISBN : 975 - 409 - 303 - 2

I.BASKI

Baskı Adedi : 1000

ANKARA 2005

ÇALIŞMA METODU

"Çanakkale'de Türk Bahriyesi" isimli eserin günümüz Türkçe'sine çevrilmesi esnasında yazarın anlatım üslubu ve kitabın içerik zenginliğine sadık kalınarak cümleden mümkün olduğunca birebir sadeleştirmeye çalışılmış, gramer ve dizim yönünden günümüz Türkçe çevirisinde ses kayması oluştuğundan cümlenin genel yapısı ile oynanmıştır.

Anılan esere ait bulunan fotoğraflar yenilenerek kitaptaki çizimler fotoğraflar ile değiştirilmiştir.

Bahse konu eser Çanakkale Boğaz Komutanlığında görevli, Dz.P.Ütğm. Uğur ERGÜN, Dz.Tğm. Zafer HÖYÜK ve Deniz Müzesi Komutanlığı emrinde görevli De.Me. Nihal GONCA'dan oluşan çalışma grubunca yapılarak Türkçe dil bilgisi ve cümle yapısı kontrolü ise Çanakkale 18 MART Üniversitesi Rektörlüğü Türk Dili Bölüm Başkan Yardımcısı Okutman Nazmi ŞENGEZER tarafından yapılmıştır.

ÖNSÖZ

Donanma Dergisinin 1959 yılı Ocak sayısı için bir konu aramam uzun sürmedi, (Çanakkale Kara Savaşları) bu tarihten tam 43 yıl önce sona ermiş, 21 Aralık 1915'te Anafartalar ve Arıburnu'nu boşaltan düşman,18 gün sonra Seddülbahir'i terk ederek büyük bir hayal kırıklığı içinde çekilip gitmişti. Bu büyük hatıra karşısında, adı geçen neticenin oluşmasında büyük bir hisseye sahip olan Türk Bahriyesinin hizmetini bir kere daha belirtmek ve Gelibolu Yarımadasının boşaltılmasından Mondros Anlaşmasına kadar olan devreye ait bilgileri de içine alacak bu tarihçeyi yazmaya karar verdim.

Aradan yarım yüzyıla yakın bir zaman geçtikten ve üzerinde bir sürü eserler yazıldıktan sonra bu konuda kalemi bir kere daha ele almak, yine de yerinde bir hareket sayılır. Zira, bu büyük tarihi olay tazeliğini hala korumakta ve bugün dahi yazarlar tarafından önemli bir konu olarak seçilmektedir. I.Dünya Savaşı'nın bunun gibi çetin bir savaş cephesine ve dünya siyasetinde önemli tesir yapmış bir olayına başka yerde rastlanmaz. Çarlık Rusya'sı bu yüzden yıkıldı, Birleşiklerimiz bu sayede dört yıl dayanabildiler. Düşmanlarımızın bizi savaşı uzatmış olmakla suçlamaları, Çanakkale Zaferimizin dünya çapında önemini ispat eden başlıca delildir, biz bu zaferle tarihin seyrini değiştirmiş olduk.

Konu ile ilgili diğer olayları da doğal olarak içine alacak olan bu küçük eseri, başarıyla meslektaşlarımın önüne koyabildiysem, bunu mutluluk sayacağım.

Ankara 30 Aralık 1958

On dördüncü yüzyıl ortalarında, Rumeli'ye geçişimizden sonra tarihimizde yer almaya başlayan Çanakkale'nin, milletlerarası ilişkilerde bahse konu olması, 18.yüzyıl ortalarında başlar. Bu tarihe kadar Karadeniz, tam hakimiyetimiz altında kalmış, boğazlar bir iç yolumuz olma özelliğini taşımıştır; ancak bu devir Rusların Karadeniz'e inmeleriyle sona ermiştir.

Çanakkale, 19. yüzyıl başından itibaren çeşitli konferansların görüşme konusu olmaya başlamış, Akdeniz'e bir çıkış arayan Rusya Boğazlara göz dikmiş, İngiltere de Akdeniz'deki çıkarlarını ve buradan geçen imparatorluk yollarını korumak için Rusya'ya karşı cephe alarak bizim yanımızda yer almıştır.

Tarihte bir takım deniz savaşlarına sahne olmuş olan Çanakkale, Köprülüler zamanında Venedik filoları tarafından zorlanmışsa da, bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır. Bundan sonra önemli bir olay olarak Amiral Duckworth komutasındaki bir İngiliz filosunun 19 Şubat 1807'de bu boğazı geçtiğini görüyoruz. III. Selim zamanında, bizi Fransızlardan ayırmak hedefiyle Ruslar tarafından çağrılması üzerine bu filo İstanbul önlerine gelmiş, bir hafta kadar kaldıktan sonra geri dönüşü sırasında boğaz toplarının ateşiyle kayıp ve hasara uğramıştı. Filonun 3 Mart 1807'de geri dönüşünün ardından Beşikce'deki Rus filosu Kumandanı tarafından boğazı zorlama konusunda yapılan öneri, bunun için aynı zamanda kara kuvvetine de ihtiyaç olduğu cevabı ile ismi geçen İngiliz Amirali tarafından reddedilmiş, beraber hareket etmek gerektiği gerçeği daha o zaman ortaya çıkmıştı.

1854-1856 Türk-Rus ve Kırım Savaşında müttefikimiz İngiliz ve Fransız filoları İstanbul'da üslenmişler ve Karadeniz harekatına katılmışlardı.1877-1878 Türk-Rus Savaşında, Rusların İstanbul kapılarına dayanmaları üzerine 7 zırhlının birleşmesinden bir İngiliz filosu çağrılmış ve Amiral Hornby komutasında 13 Şubat 1878'de Marmara'ya girmiş ve uzun müddet Mudanya'da üslenmişti. Bu müdahale, bilindiği üzere Berlin Kongresi'ne yol açmıştır.

1906'da İngiliz İmparatorluk Savunma Komitesinin yaptığı incelemeler, Çanakkale'nin yalnız deniz kuvvetiyle geçilemeyeceğini bir kere daha ortaya koymuş, 1911-1912 Türk-İtalya ve 1912-1913 Türk-Balkan Devletleri Savaşlarında da, İtalyan ve Yunan Kurmay Heyetleri aynı sonuca varmışlardı. Bu savaşlardan birincisinde 8 muhripten oluşmuş bir İtalyan filosu, 18 Nisan 1912'de

de boğaz dahilinde başarısız bir gece akınında bulunmuştu. İkincisinde boğaza karşı ciddi bir hareket olamamış, yalnız, Bulgar ordusunun Başkente yaklaşması üzerine çeşitli devletler, halklarını korumak amacıyla savaş gemilerini İstanbul önüne getirmişlerdi.

I.Dünya Savaşına katılmamızdan 10 gün kadar sonra İngiltere, Boğazlar Meselesi'nin müttefiki olan Rusya'nın lehine çözülmesini kabul etti ve 18 Mart 1915'te üçlü itilaf devletleri bu konuda anlaştılar.Bundan ötesi bilindiği gibi.

Çanakkale, dört savaş yılı müddetince bu devletlere kapalı kaldı, bu devletler ancak Mondros Antlaşmasıyla burasını işgal edebildiler. Bu sayede İstanbul önüne demir atabilen filoların burada durmaları büyük Bağımsızlık Savaşımızın bitiminde son buldu. Lozan barışıyla askersiz bir hale gelen boğazlarda, İtalya-Habeş harbi sırasındaki girişimimizin ürünü olan Montrö Sözleşmesi ile asker bulundurma hakkını tekrar elde ettik. II.Dünya Harbi sırasında, bazı ufak tefek anlaşmazlıklara sebep olan bu geçitlerin bekçiliğini başarı ile yaptık. Bugün de hürriyet ve insanlığın koruyucusu olan batı bloğunun hatırı sayılır bir üyesi olarak aynı göreve devam ediyoruz.

II.Abdülhamit'in 33 yıl süren baskı yönetimi devrinde kullanılamaz durumda kalmış olan Türk Donanması, palamarlarını çözdükten 3 yıl sonra, henüz tam bir savaş yeterliliği elde etmemiş bir durumda iken, İtalya ve onun ardından Balkan Savaşı ile karşılaştı. Bunun yaralarını sarmakla meşgul olduğu sırada da I. Dünya Savaşı patlak verdi. Avrupa'da siyasi gerginliğin artmakta olduğu sıralarda, büyük gemilerimiz Haliç'te tamirde ve filotilla da eğitim amacıyla Erdek'te bulunmaktaydı. Tecrübeleri sona eren Sultan Osman ve Reşadiye savaş gemilerimizin İngiltere'den sularımıza varışı beklenmekte ve hatta bunları karşılamak üzere donanmanın Marmaris'e kadar bir seyahat yapması bile düşünülmekteydi. Yunanlılar, Balkan Savaşının acısını çıkarmak amacıyla yaptığımız bu denizle ilgili hazırlığın farkına vararak Amerika'dan İdaho ve Missisipi (Kılkış ve Limnos) zırhlılarını satın aldıkları gibi, Alman tezgahlarına da bir savaş gemisi siparişinde bulunmuşlardı.

Haziran 1914 başlarında Çanakkale önlerinde bazı Yunan savaş gemilerinin hareketleri görülünce, bu ayın ortasında, daha Saraybosna suikastından 12 gün önce, boğaza kısmi seferberlik emri verilmiş, burasının ve İzmir'in mayınla

kapatılması için hazırlıklara başlanmıştı. Diğer taraftan, Yunanlılarla aramızda çıkacak bir savaşın planları üzerinde çalışılırken Taşoz muhbirimiz de bir heyeti taşıyarak Sakız, Midilli ve Limni Adaları civarında bir çıkarma için gerekli incelemeleri yapmakla meşguldü.

Saraybosna suikastının Avrupa'yı bir harbe sürükleyeceğini gören İngiltere, 21 Temmuz 1914'te yukarıda adı geçen iki savaş gemimize el koydu. (Not: Bu gemiler 31 Mayıs 1916 İskajerrak Deniz Savaşına Erin ve Agin Court adlarıyla katılmışlardır). Bunların mürettebatı 21 Ağustos 1914'te Reşit Paşa vapuruyla yurda döndükleri zaman, I.Dünya Savaşının alevleri, etrafı fazlaca kaplamış bulunuyordu. İşte bu sırada Çanakkale'de Denizcilik Bakanlığı'na bağlı bir mayın müfrezemiz ve emrinde de Giresun mayın depo gemisiyle Selanik ve İntibah (Uyanık) mayın gemileri bulunmaktaydı. Nusrat, Samsun, Nilüfer mayın gemileri ile Sivrihisar torpidobotu da çeşitli zamanlarda boğazın mayın işlerine katılmışlardır. (Not: Çanakkale Savaşları ile ilgili gemilerimizin özellikleri ek olarak yazının sonuna eklenmiştir.)

Almanlarla, askeri anlaşma imzaladığımız 2 Ağustos 1914 tarihinin, ertesi gününden itibaren yürürlüğe girmek üzere, seferberlik ilan ettik. Bunu 4 Ağustos'ta boğazın kısmen mayınla kapatılması hakkındaki Başkumandanlık emri takip etti. Aynı tarihte Selanik gemisinin döktüğü 22 mayınlık (Havuzlar-Kepez Burnu yukarısı) hattı, bahriyemizin Çanakkale'de yaptığı ilk işi olarak kabul edebiliriz. Bugün fenerler söndürüldüğü gibi boğazda bir de kılavuz hizmeti kurularak ticaret gemilerinin yalnız gündüz girip çıkmaları ve çıkacak olanların İstanbul Liman Başkanlığı'nın bir belgesini taşımaları kural kabul edildi. Bundan başka, gerek görülecek gemilerin muayenesi için de bir muayene heyeti oluşturuldu. Bu vaziyet, boğazın tamamen kapandığı 27 Eylül 1914 gününe kadar devam etti. Boğaz, yabancı savaş gemilerine ise, 4 Ağustostan itibaren kapanmış bulunuyordu.

İlk mayın hattının tesisinden 4 gün önce, Draç sınıfı 4 küçük torpidobot, boğaz dışında gözetlemede bulunmak ve icabında boğaz savunmasına katılmak üzere Çanakkale'ye gönderildiği sırada, Yeniköy üzerinde dört Yunan uçağı uçmaktaydı.

I.Dünya Savaşının ilk günlerindeki boğaz durumunu bu suretle tespit ettik-

ten sonra, Türk Bahriyesinin bundan böyle vermiş olduğu hizmetleri şöyle sıralayabiliriz:

1- Boğaz dışında gözetleme ve keşif.
2- Mayın manialari.
3- Deniz Bataryaları.
4- Torpido bataryası.
5- İki zırhlımızın endirekt atışları.
6- Taarruzi hareketler.
7- İstanbul-Çanakkale deniz nakliyatının korunması ve Marmara'daki düşman denizatlılarıyla mücadele.

1- Boğaz dışındaki gözetleme ve keşif hizmeti: ilk defa 1 Ağustos'ta Draç sınıfı iki botla başlamıştır. Gündüzleri takım halinde ve geceleri tek tek bot olarak görev alan bu botlar, İmroz ve Bozcaada etrafında dolaşarak, girişten 8 millik bir saha dahilinde tespit edecekleri çıkarma, kaçakçılık ve muhabere gibi hareketlere karşı savaş halinde bulunuluyormuş gibi hareket edecekler, bu saha dışındaki gemilere ise hiçbir müdahalede bulunmayacaklardı. Boğaz Müstahkem Mevkii emrinde bu görevlerine düzenli devam eden bu filotillaya zaman zaman bazı gambot(hücumbot) ve muhriplerimiz de katılmışlar, kılavuzluk hizmetini üslendikleri gibi, boğaz savunmasında yer almak üzere de talimat almışlardır.

Siyasi durumun kötüleşmesi üzerine yurda çağrılan gambotlarımız (2 Ağustos-27 Ekim arasında çeşitli tarihlerde boğaza geldiler ve keşif hizmetindeki gemiler tarafından içeri alındılar. Bunlar, İzmir'deki Hızırreis ve Pelengiderya gambotları(hücum botları), Beyrut'taki Berkiefşan torpidobotu ve Kızıldeniz'deki Sakız, Aydınreis, Burakreis, Taşköprü, Nevşehir, Yozgat ve Malatya gambotları ile Beyrut mesaha yatından ibarettir.

İngilizlerin el koyduğu iki savaş gemimizin mürettebatı ise, 4 Ağustos'ta Londra elçiliğimize yapılmış olan bildiri ile anavatana çağrılmış bulunmaktaydı.

Keşif hizmeti sırasında karşılaşılan en önemli olay, 10 Ağustos 1914'te yüksek hızla boğaza yaklaşmakta olan iki yabancı savaş gemisinin görülmesi oldu. Bunlar, Akdeniz'deki İngiliz Deniz Kuvvetlerinin takibinden sıyrılarak bize

sığınmakta olan, Almanların Goben savaş kruvazörü ile Breslau hafif kruvazörü idi. Başkumandanlık, daha iki gün öncesinden, bu iki geminin içeri girmelerine izin verilmesini Müstahkem Mevkii Kumandanlığı'na bildirmiş bulunuyordu. Saat 17.00'da Kütahya torpidobotu tarafından kılavuzlanan bu iki gemi, iki saat sonra Çanakkale'ye demirledikleri zaman, on günden beri içinde bulundukları kritik durumun sona ermiş bulunmasından doğan sevinç ve huzur içindeydiler.

İngiltere hükümetinin, bu gemileri içeri alışımızı aynı günde protesto etmesini, ertesi günde bir İngiliz kruvazörünün boğaz girişine gelerek kılavuz istemesi takip etti. Kendisine boğazın kapalı olduğu bildirildiği gibi, iki Alman savaş gemisinin içeri alındığı cevabı verildi. İngilizlerin Boğaz girişini kontrol etmesi ve dışarı çıkan gemileri muayenelerinin başlangıcı bu tarihtir.

12 Ağustos'ta karakolda bulunan bir botumuz, Başkumandanlıktan alınmış olan bir emir uyarınca, iki Alman savaş gemisinin satın alınmış olduğunu, boğaz önündeki İngiliz kruvazörüne bildirdi. Aynı gün gelen Berkisatvet ile Taşoz sınıfı 4 muhrip, Başkumandanlığın boğaz savunmasına büyük gemi tahsis etmeye karar vermesi üzerine aynı gün İstanbul'a geri döndüler.

Gündüz ve gece keşiflerine devam eden botlarımız 13 Ağustos'ta, boğaz önlerinde İngiliz gemilerinin 2 savaş kruvazörü ile bir hafif kruvazörden oluştuğunu tespit ettiler. Bu tarihte Çanakkale'den ayrılan Breslau, aynı gün Goben ile birlikte Erdek'te kömür almakla meşguldü. 14 Ağustos'ta Tuzla'ya demirlediklerinin ertesi günü, İngiliz Heyeti Islahiye Reisi Amiral Limpos, maiyeti ile birlikte donanmadan ayrılmıştı.

16 Ağustos'ta bu gemilere çekilen Türk Bayrağı ile Goben'e verilen (Yavuz Sultan Selim) ve Breslau'ya verilen (Midilli) adları, onların Türk donanmasına katıldıklarını haber veriyordu. Gerçekte ise, değişen şey, gemilerin bandırası, adları ve mürettebatın başındaki şapkanın yerini fesin almasıydı. Savaşın sonuna kadar her iki gemi Alman mürettebatı ile çalışmış ve Almanlar daima (bir Türk-Alman deniz kuvvetleri birlikte çalışmasından) söz etmişlerdir.

19 Ağustos'ta Indormitable Savaş Kruvazörü Kumandanının Müstahkem Mevki Kumandanı'na Çanakkale'deki İngiliz Konsolosu eliyle gönderilmiş olan

bir mektubunda (iki geminin halen Osmanlı Hükümetine ait olup olmadıklarını ve mürettebatın halen nerede bulunduğunu) sormaktaydı. Ertesi günü Akhisar torpidobotumuzun adı geçen kruvazöre götürdüğü cevapta (Almanların Türk mürettebat ile değiştirilmekte olduğunu ve İngiltere'den dönmeleri beklenen Sultan Osman ve Reşadiye mürettebatının varışında bunların da aynı amaca tahsis olunacağını) bildirmiştik. Bu sebep ile botumuz, İngiliz gemilerini 2 muharebe kruvazörü, 3 hafif kruvazör ve 12 muhrip olarak tespite fırsat bulmuştu.

27 Ağustos'ta Çanakkale'ye gelen Amiral Souchon, genel karargah yetkilisi Weber Paşa ile birlikte Müstahkem Mevki Kumandanı'nı ziyaret etti. Bir iki güne kadar boğaza gönderilecek olan Alman subay ve erler hakkında görüşülürken içeride bulunulan durumdan da bahis açılmış olacak ki, Müstahkem Mevki Kumandanı Cevat Paşa iki gün sonra Başkumandanlığa gönderdiği yazıda (bu görüşmelerden, bir harbe sürüklenmemiz izlenimini elde ettiğini) kaydetmişti. Yine bu tarihte, Amiral Troubridge'e 15 Ağustos'ta boğazdaki abluka filosunun kumandasını üslenmesi bildirilmiş ve boğazdan çıktıkları taktirde Yavuz ile Midilli'ye hücum edilmesi emredilmişti.

29 Ağustos'ta boğaz karakol hizmeti için birkaç gambot (hücumbot) istendi. Zira, bir aya yakın bir zamandır geceli gündüzlü hareket halinde bulunan torpidobotlar fazlaca yorulmuş ve bunlardan Musul, bir hafta önce tamir için İstanbul'a gönderilmişti.

30 Ağustosta, General Vapuru Çanakkale'ye Amiral Merten Paşa kumandasında subay, kıyı topçusu, kamacı ve telefoncu olmak üzere 160 kişilik bir Alman grubu getirdi. Ertesi günü, söz konusu Amiral, Başkumandanlık Yetkili Üyeliğine ve Mareşal Amiral Von Usedom da sahil topçu ve askeri birlikler müfettişliğine tayin edilmişlerdi.

5 Eylül'de İstanbul'dan yollanan bir deniz uçağımız, gözetleme ve keşif hizmetine ilk defa olarak katıldı. Ertesi gün Alman grubu tabyalara paylaştırılırken, Türkiye'deki Alman Askeri Heyet Başkanı ve Alman Elçisi, Türkiye'nin bir an önce savaşa sokulması için memleketlerinden talimat almaktaydılar. Bu sırada Amiral Souchon donanma birinci Kumandanı olmuş, ikinci Kumandanlığa da Yarbay Arif Bey (antlaşma başındaki Donanma K.Tuğamiral Arif Paşa) getirilmişti.

İstanbul'daki İngiliz elçisi ise, durumdan henüz umutlu bulunmakta ve (eğer durum Almanlar lehine bir diktatörlük niteliğini alacak olursa, İngiliz donanmasının boğazı forse etmesinin savaşın sonucu üzerinde ne derece etkili olacağının incelenmesini) istemekteydi. Bir hafta sonra elçi, aynı soruyu sorduğu zaman kara ateşesi buna (donanmaya yeterli miktarda kara kuvveti eşlik etmedikçe bir fayda beklenemeyeceği) fikrini eklemiş ve bu suretle mesleğinin ehli ve tarih okumuş bir kimse olduğunu göstermişti.

2 Eylül 1914'te Büyükçekmece önünde, Yavuz'daki Amiral Souchon'u topla selamlayan donanma aksamı ertesi günden itibaren Marmara'da talim ve manevralara başlamış bulunuyordu. İlk iş olarak Türk Gemi Kumandanlarının yanına, müşavir(danışman) sıfatıyla birer Alman subay verildi. Bir hafta sonra gemilerdeki fazla eşya ve ahşap kısımların çıkarılmasına başlandı. Bu sırada, Souchon'un talim için Karadeniz'e çıkmak konusundaki girişimleri 17 Eylül'de yapılması kararlaştırılmış olan geçit resminden sonraya ertelendi ve bu tarihten sonra da Vekiller Heyeti kararıyla iptal edildi. 17 Eylül'de Marmara'da Prens Adaları arkasında, Padişah V. Mehmet'in huzurunda, Ertuğrul yatından seyrettiği bir geçit resmi yapıldı. Yavuz, Midilli, Barbaros ve Turgut, Muavenet ve Taşoz sınıfı dörder muhribin katıldığı bu gösteriden sonra Alman Amirali, Karadeniz'e çıkmak için başvurusunu tekrarladı. Ertesi gün bu izni aldığı sıralarda, boğaz önündeki İngiliz gemileri Bozcaada civarında atış talimleri yapıyor, bizim tarafta da üç torpidobotla bir gambotumuz(hücumbot), bir düşman filosuymuş gibi boğazı zorlayarak topçularımızın hedef takip etme yeteneklerini arttırıyorlardı.

Bundan sonra donanmanın çeşitli tarihlerde Karadeniz'de yaptığı talim ve atışları, 6 ve 7 Eylül'de Başkumandan Vekili Enver Paşanın da katıldığı bir Çanakkale seyahati takip etti.

26 Eylül'e kadar keşif ve gözetleme görevlerine devam eden botlarımız, İngiliz kuvvetlerinin artmakta olduğunu görmüş, hatta bu tarihte ilk defa bunlara iki Fransız zırhlısının katılmış olduğunu tespit etmişlerdi. 20 Eylül'den beri İngiliz filosunun kumandasını üslenmiş olan Amiral Carden'in Fransız gemilerine kumanda eden Amiral Keprat'in harekatı artık bir abluka şeklini almış bulunuyordu.

26 Eylül'de öğleden sonra keşfe gönderilen Akhisar botu, iki İngiliz muhribi tarafından çevrilerek kendisine (bundan böyle boğazdan çıkacak Türk savaş gemilerinin ateşle karşılanacağı) bildirilince boğaz, ertesi günü tamamen kapatıldı.

Donanma 3-6 Ekim günlerini Karadeniz'de geçirdi. 7 Ekimde Donanma Komutanı emrine gönderilen üç bot, 13 gün sonra tekrar boğaza geldi. Ekim ayının ilk iki haftası, boğazdaki tabya ve bataryaların atış talimleriyle geçti. Bu ayın başından itibaren buradaki tek uzak keşif vasıtası bir tek uçağımızdan ibaretti.

Bu sıralarda donanmanın Karadeniz'deki Rus limanlarına baskın yapması tekrarlanmış bulunuyordu. 22 Ekim'de Başkumandan Vekili bunu bir yazı ile Souchon'dan talep ederken iki gün sonra da Denizcilik Bakanı Cemal Paşa, gemi Kumandanlarına yolladığı gizli bir emirde (Alman Amiraline kayıtsız şartsız itaat edilmesini) bildiriyordu. 29 Ekim 1914 sabahı Sivastopol, Odessa, Novrosiski önlerinde gürleyen donanma topları, I. Dünya Savaşına girdiğimizi ilan ediyordu. İki gün sonra Ruslar Kafkasya'dan saldırıya geçtiler. İngilizler de 1 Kasımda Akabe'yi bombardıman ve Urla'daki Beyrut mesaha gemimizi tahrip ettiler. 3 Kasım'da Boğazın giriş tabyalarını on dakika topa tutan 2 İngiliz muharebe kruvazörü ile 2 Fransız zırhlısı, savaş ilanlarını fiilen doğrulamış oldular. Çanakkale artık, cehennemi bir mücadelenin arifesinde bulunuyordu.

2- Mayın manialarını: Bahriyemizin boğaz savunmasında gördüğü hizmetlerin başında mayın manialar gelir. Bu konuda, elde mevcut olanlarla birlikte Haziran 1914'te Almanya'ya sipariş edilmiş olan mayınlar, İzmir limanının Yenikale'de gemiler batırılmak suretiyle kapatılmasından sonra (Nisan 1915) çıkarılıp gönderilenler ve sonradan Karadeniz'den çıkarılan Rus mayınları kullanılmıştır. İlk mayın hattı, yukarıda da kaydettiğimiz gibi, Havuzlar-Kepez Burnu(*) arasında Selanik gemisi tarafından dökülen 22 mayınla 4 Ağustos'ta tesis edilmişti. Bundan sonrakiler, sırayla şunlardır:

İkinci hat 6 Ağustos 1914	Birinci hattın yaklaşık olarak 800 metre gerisine (kuzeyine) 26 Mayın Selanik tarafından. (*)
Üçüncü hat 5 Ağustos 1914	Dardanos-Baykuşburnu arası 40 mayın İntibah tarafından(*)

Dördüncü hat 24 Eylül 1914	III.hat güneyinde 29 mayın İntibah tarafından
Beşinci hat 1 Ekim 1914	Anadolu ve Rumeli Hamidiye tabyaları arası 29 mayın İntibah tarafından.
Altıncı hat 9 Kasım 1914	Üçüncü hat kuzeyinin doğu tarafına.16 mayın.İntibah tarafından.
Yedinci hat 17 Aralık 1914	Kepez-Havuzlar güneyi. 50 mayın Nusrat tarafından.
Sekizinci hat 17 Aralık 1914	Beşinci hat güneyine Samsun tarafından.
Dokuzuncu hat 30 Aralık 1914	2.ve 8. mayın hatları arasına eğik şekilde 30 mayın Nusrat tarafından.
Onuncu hat 27 Şubat 1915	Çimenlik-Değirmen burnu arası 53 mayın Nusrat tarafından.
On birinci hat 8 Mart 1915	Karanlık Liman, Poyraz-Lodos istikametinde Nusrat tarafından.

Bunlardan başka, anılan hatların (*) işaretli olanlarının geçitlerini kapatmak üzere çeşitli zamanlarda toplam 45 mayın daha dökülmek suretiyle 18 Mart 1915, büyük deniz taarruzuna kadar 403 mayın kullanılmış oldu. Bu zaman zarfında Saros körfezi nihayetinde yapılması olası bir çıkarmaya karşı Kavak Nehri mansabının doğusunda 15 mayınlık ana engel hattı tesisine girişildiyse de elde elverişli bir vasıtanın bulunmamasından vazgeçildi.

Büyük deniz taarruzunun ardından 28 Mart 1915'te Tenger-Domuzdere arasında 9 ve 31 Martta da Tengerdere önünde 10 mayınlık birer hat, Sivrihisar torpidobotu tarafından tesis edildi.

Bundan sonra, Mart 1917'ye kadar esaslı bir mayın faaliyetine rastlamıyoruz. Ancak Kasım 1916'da Başkumandanlık, başlangıçtan beri boğazın kara savunmasını üzerine almış bulunan 5.Ordu Kumandanlığına, Çanakkale'ye yeni bir düşman saldırısından söz edince, bu Ordu Kumandanlığı bir çıkarma ihtimalini dikkate alarak Saros Körfezinin mayınla kapatılmasını önerdi. Bunun kabulü üzerine körfeze çeşitli tarihlerde dökülen mayınların toplamı 128 olup, 30'u Fransız, kalanı da Rus mayınıdır. İlk hat 27 Mart 1917'de İbrice-Dimitriköy arasında birleşmiş hattın biraz doğusuna 8,6 ve 5 mayınlık gruplar halinde (48 mayın), ikinci hat ise 25 Mayıs 1917'de yukarda adı geçen iki mevki arasına 4'er mayınlık gruplar halinde dökülmüştür.(28 mayın). Üçüncü defa dökülen

50 mayın, 9, 31 ve 8 mayınlık küçük hatlar halinde sırasıyla ilk hat güneybatısına, ikinci hat güneyine ve Koyun Limanı önüne, kıyıya paralel olarak dökülmüştür.

Hazırlıklara Şubat 1917 ortasında başlanarak bir iskele inşa edilmiş, cephane arabaları mayın taşıyacak hale getirilmiş ve körfezdeki deniz vasıtalarına döküş için değişiklik yapılmıştır. 20 Temmuz 1917'de son olarak Gelibolu'ya gönderilen 24 Rus mayını da ikinci hattın takviyesinde kullanılmıştır. Bu engellerin savunması için Tuzla, İbriceburnu, Koyun Limanı ve Saros adalarına toplar konulmuş bulunmaktaydı.

Boğaz dahilinde sonradan yapılmış değişiklikler sonucunda çeşitli tarihlerdeki mayınların durumları şu şekilde idi:

Haziran 1918	(Kepez-Soğanlıdere) bölgesinde toplam 194 mayından oluşan dört hat (Hisarlık-Kumkale) arasında 26 ve24 mayınlık iki hat
Ağustos 1918	Sözedilen hatlara ek olarak, Kerevizdere hizasında yatay olarak 29 ve 51 mayınlık iki hat. Bunun 300 m.güneyinde Hisarlık hizalarında 29 ve 51 mayınlık iki yatay hat
Ekim 1918	Ağustos 1918'deki yatay iki parçadan oluşan hattın kuzeyinde 52 mayınla kırık hat şeklinde bir engel
20 Ekim 1918	Kaldırılan 4 düz ve 1 kırık hat halindeki engellerde ve elde bulunan mayınlarla Çanakkale bölgesinde bir mayın tarlası

Düşmanlarımızın mayın hatlarımızla ilk mücadeleleri 19 Şubat 1915'te Boğaz giriş tabyalarının geniş ölçüde bombardımanıyla başlar ve 18 Mart 1915'de yapılan büyük saldırı sabahın erken saatlerinde son bulur. 17 Mart 1915'te Erenköy üzerlerinde uçan bir İngiliz uçağı da, tıpkı mayın arama tarama gemileri gibi, bu bölgenin temiz olduğunu rapor etmişti.

25 Nisan 1915'te Gelibolu Yarımadasının altı çeşit yerine ve Kumkale'ye yapılan çıkarmalardaki küçük ölçüde arama taramalar, bundan hariçtir. Düşmanın bu amaç için kullandığı balıkçı gemilerinin mürettebatı kuvvetli bir akıntıya karşı mükemmel çalışmışlar ve fakat şiddetli ateşimiz karşısında yılgınlık göstermişlerdir. Bu sırada batan ve hasara uğrayanları olmuştur. Gece yapılan

bu hareketlerin bir sonuç vermediği anlaşılınca, nihayet bu meselenin gündüz halledilmesine karar verildi.

Boğazı yalnız deniz kuvvetiyle zorlamanın bir fayda vermeyeceği hakkında Lord Fisher, Amiral Sir Persey Scott, Amiral Sturdee ve Amiral Jackson'un ileri sürdüğü düşünceler, Churchill'in kararı üzerinde etkili olamadı. Bu konuda fikirleri sorulmamış olan Fransızlar, girişimi endişe ile karşılamışlar, Admiralty'nin henüz oluşum halinde bulunan Kurmay Heyeti ise Churchill'in isteklerine uymuş idi.

Tarihimizde ayrı bir yer işgal eden 18 Mart 1915 Muharebesini etrafıyla anlatacak değiliz. Düşmanlarımızın yenilgisi ile sonuçlanan, Türk'ün kahramanlık ve fedakarlığını bir kere daha dünyaya ispat eden bu tarihi olaya burada değinmemiz, mayınlarımızın oynadığı büyük rol dolayısıyladır. Bu mayınlar,Nusrat mayın gemisinin 8 Mart 1915 sabahı, puslu ve yağışlı bir havada, düşman kontrolü altındaki Erenköy koyuna döktüğü hatta aittir. Birleşik filonun 3 zırhlı (Bouvet, Irresistible ve Ocean) kaybetmesi ve bir muharebe kruvazörünün (Inflexible) ağır hasara uğraması, bu mayınların eseridir. Bakınız,bazı yabancı eserlerde buna dair ne deniyor:

General Aspinal Oglander'in (Gelibolu Askeri Harekatı) adlı eserinden:

(Pek uygun başlamış olan gün, bu bilinmeyen mayın hattının o olağanüstü ve ortalığı kırıp geçiren başarısı yüzünden tam bir başarısızlıkla sona erdi. Bu yirmi altı mayının seferin talihi üzerindeki etkisi ölçülemez).

Sir Colben Korbet'in (Harekat-ı Bahriye adlı kitabından):

(Bu felaketlerin gerçek nedeni anlaşılıncaya kadar çok zaman geçmedi. İşin gerçeği şu idi ki, 8 Mart gecesinde Türkler haberimiz olmadan Erenköy koyuna sahile paralel olarak 26 mayın dökmüştür, bizim balıkçı gemileri de yaptıkları aramalar sonucunda bunlara rastlamamışlardı. Türkler bu mayınları özel amaçla sahamıza dökmüşler, gösterdiğimiz bütün hassasiyete rağmen baş döndürücü bir zafer kazanmışlardır.)

Nihayet Çanakkale seferinin teşvikçisi ve savunucusu olan Churchill de şöyle diyor: (1915 yılında bütün Avrupa'da milyonlarca insanın hayatı ortaya konmuş, büyük saldırılar yapılmakta idi. 3-3 milyon asker ölü ve yaralı bulun-

makta, dört-beş bin savaş gemisi denizde dolaşmaktaydı. Fakat bunlardan hiçbirisi Nusrat'ın döktüğü mayınlar kadar savaşın devamına ve düşmanın geleceğine etkili olacak bir başarı gösterememiştir).

Churchill, denizden taarruzun tekrarlanmasını önerdiği zaman, Birleşik filolar kumandanı Amiral De Robeck, mayın tehlikesinin olağanüstü büyük olduğunu ileri sürerek buna taraftar olmamış ve neticede, boğazın yalnız deniz kuvvetiyle zorlanması fikrinden 23 Mart 1915'te vazgeçilmişti.

3- Deniz Bataryaları: Gerek mayın manialarının savunmasında ve gerekse gemilerle savaşta deniz bataryalarının hizmeti, hatırı sayılır derecededir. Boğaz seferber olduğu zaman burada deniz topu olarak yalnız, (Dardanos) bataryasındaki iki on beşlik top (Muini Zafer korvetinin topları) vardı. (Asarı Tevfik) zırhlısından çıkarılan 3-5'lik top da Ekim 1914 başında Çanakkale Savaşları sırasında düşman gemilerinin başlıca hedeflerinden birini oluşturmuştur. Kara Üsteğmeni Hasan ve Teğmen Mevsuf Beylerin kumandasındaki bu batarya kahramanca çarpışmış, 18 Mart 1915'te her iki subayın şehit düşmesiyle, (Hasan Mevsuf) adını almıştır.

18 Mart 1915'e kadar kurulu olan deniz bataryaları şunlardır:

Mesudiye bataryası	2 Ocak 1915	Baykuştepe eteği	3-15'lik
Muini Zafer bataryası	Şubat 1915	Baykuştepe doğusu	4-7,5 luk
Berki Satvet bataryası	Mart 1915	Akyarlar Doğusu	4-5,7'lik
Ertuğrul bataryası	Şubat 1915	Mesudiye yakınında	4-5,7'lik
	Mart 1915	Kumburnunda	6-4,7'lik
	Şubat 1915	Kepez burnu	3-5,7'lik
	Şubat 1915	Kepez burnu	3-7,5'luk

Sonradan konanlar ise, aşağıda sıralanmıştır:

Turgut bataryası	26 Mart 1915	Soğanlıdere mansabı sağı	4-8,8'lik
Barbaros bataryası	14 Nisan 1915	Soğanlıdere mansabı solu	3-10,5'luk
Alman bataryası	14 Nisan 1915	Soğanlıdere	4-8,8'lik
Berki Satvet bataryasına ilave	14 Nisan 1915	Akyarlar doğusu	2-5,7'lik

Peyki Şevket	Eylül 1915	İntepe	2-10,5'luk
Yavuz topu	19 Haz.1915	İntepe-Çataltepe	1-15'lik
Mesudiye topu	14 Nisan 1915	İntepe	1-15'lik
Mesudiye topu	Ağustos 1915	Nara	1-7,5'luk
Mesudiye topu	Ağustos 1915	Boğalı	2-5,7'lik

Bunlara ek olarak, yüzer bir batarya olarak kullanılmak istenen (Mesudiye) zırhlısı gelir ki, buna biraz yakından değineceğiz:

1874 yılında İngiltere'de yapılan ve 1901'de Cenova'da değişim gören bu kırk yaşındaki gemi Amiral Souchon tarafından donanmanın küçültülmesi sırasında eski bir tekne olması ve iki ağır topunun iç zıvanası yenilenmek üzere İngiltere'de bulunması dolayısıyla donanmadan ayrılmış ve bir yüzer batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale'ye gönderilmişti. 5 Eylül 1914'te buraya gelen gemiye başlangıçta Hamidiye ve Namazgah tabyalarıyla birlikte çalışmak görevi verildi. Bir müddet sonra genel karargah yetkilisi Amiral Mertens Paşa, Mesudiye'nin Sarısığlar Koyuna demirlenmesini ve bu surette boğaza dönük iskele bordasındaki 6-15'lik toptan faydalanılmasını önerdi. Bu öneri 17 Eylül'de uygulamaya konarak adı geçen koyda Hacıpaşa çiftliği önüne 5 kulaca demirlenerek kıçtan şamandıraya bağlandı ve karaya dönük sancak bordasındaki 6-15'lik topun çıkarılmasına başlandı.

Gemi Kumandanı daha 10 gün önceden Müstahkem Mevki Kumandanlığı'na gönderdiği yazıda, gemisinin bu şekilde kullanılmasının doğru olmayacağı ve tüm toplarının çıkarılarak bunlarla batarya teşkilinin uygun olacağını bildirmişti. Geminin yukarıda bildirilen şekilde tespitinden bir hafta sonra genel karargahın da aynı fikirde olduğunu Sahil Tahkimat (Sağlamlaştırma) ve Torpil Kıtaatı (Askeri Birlikleri) Müfettişliğine bildirmesine rağmen gemi, mahallinde tutulmuş ve şu görevleri almıştı.

1-Küçük toplarıyla mayın hatlarını savunmak, 2-Torpido hücumlarını def etmek, 3-15'lik toplarıyla uzak mesafeden savaş.

İzlenen yolun yanlışlığı, 13 Aralık 1914'te kendini gösterdi. Bu tarihte Amiral Karden'in emrindeki üç İngiliz ve üç Fransız denizaltısından B-11 markalı İngi-

liz denizaltısı beş mayın hattımızı geçmeyi başararak, 800 metreden attığı torpido ile Mesudiye'yi iskele kıç omuzluğundan vurdu. On dakika içerisinde iskele tarafına devrilen geminin on makine subayı ile on dört güverte eri şehit oldu. Kurtarılan 53 subayla 568 erden 47 subay ve 313 er İstanbul'a gönderildikten sonra kalanlarla, gemiden önce çıkarılmış 3-15'lik topla tesis edilmiş olan Baykuş bataryası donatıldı ve oluşturulan iki bölük ile de kıyı gözetleme istasyonları kuruldu. İngiliz denizatlısının cidden ustaca ve korkusuzca olan bu hareketi, Kumandan ve mürettebatının nişan ve madalyalar verilmesiyle ödüllendirilmişlerdir.

Bundan sonra Mesudiye'den çıkarılan 7,5 ve 5,7'lik toplarla çeşitli tarihlerde bazı bataryalar oluşturuldu. (Karada bir top denizde bir gemiye eşittir) sözünün yürürlükte olduğu bir zamanda eski de olsa bu gemiyi bir düşman hücumuna arz etmek hiç de uygun görülmeyecek bir harekettir. Gemiyi kurtarması mümkün olan bir şıpka ağının ihmal edilmiş olması da eleştiriye değer diğer bir noktadır. Herhalde bir denizaltının bu derece tehlikeli bir maceraya atılamayacağı o zaman için biraz daha haklı olarak kabul edilmiş olsa gerek. Hava tehlikesi hiç söz konusu değildi.

Baykuş bataryası, özellikle 18 Mart 1915 Savaşı'nda Bouvet Fransız zırhlısı üzerinde sağladığı isabetlerle kendini gösterdi.

Deniz bataryalarındaki toplardan bir kısmı sonradan 5.Ordu emrine verilmek üzere kara savaşlarında da iş gördü. Bunların miktarı 5-10,5'luk, 3-4,72lik ve 4-3,7'liktir. Bu arada donanma gemilerinin bazılarından çıkartılan ışıldaklar da Müstahkem Mevki'nin savaş yeterliliğinin artmasına önemli derecede yardım etmiştir.

Düşman, Gelibolu Yarımadasını boşalttıktan sonra bu bataryalarda değişim yapılarak bir kısmı Seddülbahir ve Kumkale bölgelerine nakledildi: Amaç, düşman hafif deniz kuvvetlerinin, emniyetle yaklaşmasını önlemek ve kendi kuvvetlerimizin emniyetle girip çıkmasını sağlamaktı. Hepsi 15,10,5 ve 8,8'lik 17 top olmak üzere Anadolu yakasında 5 ve Rumeli yakasında 4 batarya kuruldu. İntepe grubuyla birlikte Boğaz giriş bölgesi bataryaları şunlardan oluşmaktaydı:

Anadolu yakası		Rumeli Yakası	
Subaşı	2-15'lik	Tekeburnu	1-15'lik
Yenişehir	1-15'lik	Gözcütepe	2-15'lik
Yavuz	1-15'lik	Harapkale	2-10,5'luk
Turgut	2-10,5'luk	Alman	3-8,8'lik
Usedum	3-8,8'lik		

Bu bataryalar özellikle 1916 yılında boğaza yaklaşan düşman gemileriyle çarpışmışlar, bu sırada Kumkale'deki 15'lik top ve bazen seyyar bir hale getirilen 8,8'lik batarya, zaman zaman Bozcaada'daki tesisleri bombardıman etmiştir.

Bu bataryalar dışında Ocak 1917 başında Almanya'dan getirilen ve Seddülbahir bölgesine konan 21 cm'lik bir gemi topu vardı ki, boğaza karşı harekatta bulunan düşman deniz ve hava kuvvetlerinin bir üssü olan İmroz Adasını ateş altına almakla görevlendirilmişti. Bazen uçak gözetlemesiyle atış yapan bu top bir yıl sonra ateşini Saros Körfezi'ne de yöneltebilecek bir duruma gelmiş bulunuyordu.

Son bir yeni tesis olarak 1918 yılı Ekim ayı başında Turgutreis zırhlısının 1-28 cm'lik topu için Seddülbahir'de bir mevzi hazırlandıysa da yaklaşan anlaşma bu topun konulmasına meydan vermedi.

4- Torpido Bataryası: Savaştan önce Çanakkale'nin savunma projesini hazırlamakla görevlendirilen heyet arasındaki deniz uzmanı Alman Amirali Von Schack, Temmuz 1914 başında verdiği raporun ikinci kısmında, torpido bataryalarının mayın hatlarından daha tesirli olacağını kaydetmiştir.

Ağustos 1914 ortasında Başkumandanlık Turgut ve Barbaros zırhlılarından çıkarılmış olan 45cm.'lik torpido kovanlarının mevzilerinin tespitini Müstahkem Mevki'den istemiş bulunuyordu. Dört gün sonra boğaza gelen bu iki kovan, daha önce Çimenlik önündeki bir dubaya yerleştirilmiş olan diğer bir kovanla birlikte Kilitbahir'in Namazgah mevkiine tabya edilerek ilk atış talimini 18 Şubat 1915'te Başkumandanın huzurunda yaptı. Elde başka kovanın bulunmaması ve torpidobotlardan çıkarılmalarının da uygun görülmemesi dolayısıyla

bu çeşitten başka tesisler yapılamadı. Bununla beraber boğaz emrindeki botlar, icabında birer yüzen torpido bataryası olarak görev yapmak konusunda talimat almış bulunuyorlardı.

Torpido bataryası, 21 Ekim 1915'te periskopu görülen bir İngiliz denizatlısına ve dört gün sonra da boğazdan çıkmakta olan bir diğerine olmak üzere iki defa kullanılmış fakat bir isabet sağlanamamıştı.

Birleşik filo, bu çeşit bataryaların varlığını fazlasıyla kabul etmiş olacak ki, 25 Şubat 1915 bombardımanında Seddülbahir'in güney kıyılarına ayrı bir gemi tahsis ederek burada varlığını kabul ettiği bu çeşit tesislere zarar vermek istemişti.

5- İki zırhlımızın endirekt atışları: Mart-Ağustos 1915 sonuna kadar yapılan bu atışlarda Barbaros ve Turgut zırhlıları görevlendirildi. I.Dünya savaşı çıktığında 23 yaşında olan bu iki gemi, birbirini kovalayan İtalyan ve Balkan Savaşları'ndaki devamlı faaliyetleriyle büsbütün eskimiş ve donanma dahilinde görev alamayacakları için Çanakkale savunmasına tahsis olunmuşlardı.

Görevleri şunlardan ibaretti:

1- Boğazı geçmeyi başaracak Birleşik filoları son bir savunma hattında karşılamak.

2- Düşmanın yaptığı endirekt atışlara karşılık vermek.

3- Düşmanın çıkarma yerlerini topa tutmak.

Boğazlar Genel Kumandanı Mareşal Von Usedum Paşa ile maiyetini taşıyan Barbaros zırhlısıyla Turgut, ilk defa 14 Aralık 1914 akşamı Çanakkale'ye gelerek gereğinde boğaz savunmasına katılmak üzere beş gün Karabiga'da emre hazır durumda kaldılar. Bundan sonra geri dönüşle 16 Şubat 1915 tarihine kadar Marmara'da talim ve atışlarına devam eden bu iki gemi ertesi gün Donanma İkinci Kumandanının idaresi'nde tekrar Çanakkale'ye geldi. 27 Şubat'a kadar Nara-Gelibolu bölgesinde hareket halinde bulunan Barbaros ve Turgut, Birleşik filoların 19 ve 25 Şubat 1915 tarihlerinde boğaz savunmasına karşı yaptığı saldırılar sırasındasında savaşa hazır ve engeller arkasında düşman gemilerini karşılamaya hazır durumda idiler. Donanmamızın diğer gemileri de bu sırada aynı amaçla Marmara'da ve İstanbul Boğazı civarında tertibat almış bulunuyorlardı. Fakat bilindiği üzere, düşmanın bu iki taarruzu, ileride yapa-

cakları büyük zorlamanın bir provasıydı.

İlk endirekt atışımız, 4 Mart 1915'te Kilitbahir'i bombardıman etmekte olan Queen Elizabeth savaş gemisine karşı Barbaros tarafından yapıldı. Azami atış mesafemiz 150 hektometre olduğundan, düşman, bunun dışına çıkarak 38'lik toplarıyla atışa devam edebildi.

Bu atışların her defasında, Boğazlar Umum Kumandanlığı'ndan talimat alınmakta ve zırhlılar, denizatlılara karşı bir korunma vasıtası olarak bombardımanda birer vapur bulundurmaktaydılar. Başlangıçta demirli olarak yapılan bu görev sonradan makinelerle yerinde tutunmak suretiyle görüldü. Bazen nöbetleşe ve bazen de birlikte yapılan bu atışlar için önce yarımada üzerindeki gözcü ve muhabere postalarından faydalanıldı. 3 Nisan 1915'ten itibaren de gözetleme merkezleri oluşturuldu ve bu merkezler birbirlerine telefonla bağlandığı gibi yardımcı hedefler olarak da vetetler dikildi. Bu düzen ancak 25 Nisan 1915'te (düşmanın büyük çıkarma yaptığı günde) bitirilmiş bulunuyordu.

25 Nisan 1915 altı değişik yerde karaya ayak basan kuvvetlerden Arıburnundakiler Turgut'un ateşine maruz kaldıkları gibi buradaki nakliye gemileri de uzaklaşmak zorunda kaldılar. Çıkarma işi bu yüzden fazlaca sekteye uğradı. Düşman gemilerinin daha uzağa ateş edebilmeleri ve bunu sabit balonla düzenleyip idare edebilmeleri, iki zırhlımızı daima zor duruma sokmuş, bazen ateş kesmelerine sebep olmuş ve fakat bütün bunlara rağmen imkan dahilinde karşılık vermelerinin önüne geçememiştir.

27 Nisan'da her iki gemi görevlerine devam ederler ve düşman üzerinde etkili olurlarken Barbaros'un orta taret sağ namlusunun parçalanması neticesi 15 kişi yaralandı. Aynı tarihte her iki geminin AE-2 Avustralya denizatlısının hücumuna maruz kalması, bundan böyle atışların nöbetleşe yapılması kararının alınmasına sebep oldu.

Mayıs 1915 başında 5. Ordu Kumandanlığı Yavuz gemisinin yardımını istediyse de, bir tek geminin tehlikeye atılmasının doğru olamayacağı ve bir de atış yerindeki sahanın bu büyük geminin manevra yapmasına pek uygun bulunmadığı düşüncesiyle bu istek reddedildi.

Kilya, Maydos ve Boğalı önlerinden yapılan atışlarımız, Ağustos 1915 sonuna kadar devam etti. Turgut, 5 Temmuz'da atış yaparken baş taret sol topu parçalandı, 5 kişi öldü ve 31 kişi yaralandı.

8 Ağustos'ta düşman Anafartalar'a (Suvla'ya) çıkarken Turgut'un topları bu bölgeye tabiatıyla erişememiş, askerlerin moralini arttırmak amacıyla, Arıburnu bölgesine atış yapmakla yetinmek zorunda kalmıştı.

Aynı tarihte Çanakkale'ye gelmekte olan Barbaros, Bolayır önlerinde E-11 İngiliz denizaltısı tarafından batırıldı. Yalnız kalan Turgut'un bundan sonraki faaliyetlerinde kayda değer bir olaya rastlamıyoruz.

6-Taarruzi Hareketler: Çanakkale Kara Savaşları devamında Türk Deniz Kuvvetleri, Karadeniz'de de faaliyette bulunmak suretiyle, iki cephede çalışmıştır. Böyle olmasaydı da donanmamız, iki büyük devletin Çanakkale önlerindeki filolarıyla karşılaşabilecek güçte değildi. Şu hale göre; yapılacak iş, uygun fırsatlar oluştuğunda küçük hücum hareketlerinde bulunmaktı.

İlk taarruzi hareket olarak, Nusrat'ın 8 Mart 1915 sabahı erkenden Erenköy koyuna döktüğü mayın savunmasını kabul edebiliriz. Bu bölge düşman kontrolü altında bulunduğuna göre bu harekete pekala (taarruzi) niteliğini verebiliriz. Bu harekete yukarıda değindiğimizden tekrarına gerek görmüyoruz.

İkinci taaruzi hareket, Demirhisar Torpidobotunun Kuzey Ege Denizinde kısa süren faaliyetidir. Bu gemi 7 Mart 1915 akşamı, boğaz önündeki düşman gemilerinden sıyrılmak suretiyle Ege'ye çıkmayı başarmıştı. Amacı; İzmir'i üs kabul ederek Kuzey Ege'deki düşman nakliyatını rahatsız etmekti. Küçük gemimiz bu cüretli hareketinden maalesef fazla bir şey elde edemedi. 11 Mart 1915'te İzmir Körfezi girişinde Ern Rikmers adlı İngiliz deniz uçak gemisini yaralaması tek başarısıdır. Son olarak, körfezin kuzey kıyılarına sokularak karakoldaki İngiliz muhriplerinden kendini saklamak suretiyle İzmir'den ayrılan Demirhisar ertesi günü İşkiroz Adası civarında Manitau nakliye gemisine hücum ettiyse de attığı torpidoların iyi çalışmaması, bu avı elinden kaçırmasına sebep oldu. Üstelik kendisi de olaydan haberdar olan üç İngiliz muhribinin saldırısından ancak Sakız adasının Kalamati Körfezi kıyılarına baştan kara ve gemiyi imkan dahilinde tahrip etmek suretiyle kurtulabildi. Yunanlılar tarafından enter-

ne edilen 34 kişilik mürettebatından Alman olanlar, hükümetlerinin girişimleri ile ülkelerine iade olundu. Türkler ise ancak, Bağımsızlık Savaşımızın ardından yurda dönebildiler.

Üçüncü taarruzi hareket, Goliath İngiliz zırhlısının Muavenet-i Milliye muhribimiz tarafından batırılmasıdır. Fransızlar, Seddülbahir cephesinde Kerevizdere'de tutmuş oldukları mevzii ele geçirmek için yaptığımız devamlı gece hücumları karşısında fazlaca yıprandıklarından düşman savaş gemilerinin yardımını istemişlerdi. 12/13 Mayıs 1915 gecesi, Goliath ve Cornwallis zırhlıları bu amaçla Morto Koyuna demirlemiş bulunuyorlardı. Gerek bunların gerekse bundan öncekilerin ateşleri karşısında kuvvetimiz zarar görmeye başlayınca 5.Ordu K.lığı buna bir çare bulunması konusunda Boğazlar Kumandanlığı'na başvurdu. Bu makamın Donanma Kumandanlığı ile bağlantı kurmasıyla başta, bu düşman gemilerini yok etmek için Draç sınıfı üç botun kullanılması düşünüldüyse de, bunların teker kovan taşımaları ve taarruz bölgesinin darlığı dolayısıyla filotilla halinde sevk ve idarenin güçlüğü dikkate alınarak bundan vazgeçildi ve nihayet (Muavenet) bu işe tahsis edildi.

Muavenetin 13 Mayıs saat 1.13'te attığı torpidolar, Goliath'ı üç yerinden vurarak mürettebatından 570 kişi ile birlikte sulara gömdü. İngiliz savaş tarihinin (ustaca ve korkusuzca) olarak nitelediği bu hareketin haberi ertesi gün İngiltere'ye vardığında şimdiye kadar yaptıkları saldırıların (Birinci ve İkinci Kirte Savaşlarının) başarısızlığı karşısında ne yapacağını şaşıran İngiliz Savaş Meclisi Çanakkale meselesini yeniden incelemek üzere toplantı halinde bulunuyordu. Olay bir bomba tesiri yapmış ve modern Queen Elizabeth savaş gemisinin derhal Kuzey denizine alınması sorununu doğurmuştu.

Yukarıda anlatılan üç hareketin Türk gemilerine ait bulunması karşısında bunların dördüncüsü, müttefikimiz Almanya'nın sularımıza göndermiş olduğu denizaltılardan U-21 tarafından yapılmıştır. Başkumandanlığın ve Amiral Souchon'un Alman hükümeti karşısında yaptıkları girişimlerin olumlu bir sonucu olarak Mayıs ortalarından itibaren savaşın sonuna kadar sularımıza çeşitli tiplerde 13 denizaltı gelmiş, Karadeniz ve Ege'de harekatta bulunan bu gemilerden dördü Karadeniz'de mayınla batmış, biri karaya oturmuş, biri Bulgar Bahriyesi'ne devredilmiş, dördü Akdeniz'e intikal etmiş ve son dördü de Mondros Antlaşması'nın ardından Odessa'ya gitmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştır.

Wilhelmshafen'den hareketle Atlas Okyanusu-Akdeniz-Kataro limanı yoluyla Çanakkale önlerine gelen U-21, 25 Mayıs'ta Kabatepe önünde Triumph ve iki gün sonra da Seddülbahir önünde Majestic İngiliz zırhlılarını batırmayı başardı. Muavenet'in zaferinin ardından bu iki büyük başarı düşman için büyük bir darbe oldu. Büyük savaş ve nakliye gemileri derhal adalara çekildi. Kara kuvvetlerini koruma görevi bundan böyle muhriplere ve nakliyat işi de küçük gemilere verildi. Düşman, 15 gün içinde 40300 ton tutan üç zırhlısını kaybetmişti.

Beşinci hareketi Yavuz ile Midilli'nin 20 Ocak 1918'de İmroz adasına yaptıkları baskın teşkil eder.

Almanlar savaş tarihlerinde Yavuz ile Midilli'den (Türk sularındaki Alman deniz kuvveti) olarak söz ederler. Buna göre hareketin Alman Bahriyesi'ne ait olacağı gibi bir düşünce ileri sürülebilirse de her iki gemide devede kulak gibisinden de olsa küçük bir Türk mürettebatın bulunuşu ve 4 Türk muhribinin de bu harekete katılmış olması ve nihayet; akının Türk bayrağı altında yapılmış olması bu önemli olayı da yazımız çerçevesi içine almayı gerektirmektedir. Diğer taraftan, Çanakkale Müstahkem Mevkii de, silah başı yapmak ve uçaklarını gereğinde bu iki geminin korumasına tahsis etmek suretiyle bu harekata katılmıştır.

Bilindiği gibi, Muavenet, Örnek, Basra ve Samsun muhripleri de bu harekete katılmışlar ve Boğaz ağzını kontrol görevini almışlardı. Hareket, çok gizli tutulduğundan keyfiyetten yalnız Boğaz haberdar edilmiş bulunuyordu.

19 Ocak 1918, akşama doğru Marmara'dan hareket eden filo, ertesi sabah 06.00'da Boğazdan çıktı. Önce İmroz'a yönelerek buradaki Reglan ve M 28 monitorları batırıldı, telsiz ve işaret istasyonu ile hava alanının akaryakıt depolarına zarar verildi. Düşman, olaydan ancak bombardıman başlangıcında haberdar olabilmiş ve kuvvetlerini alarme edebilmişti.

İkinci hedef Mondros üssü idi. Fakat Midilli'nin 5 mayın isabetiyle batışı ve Yavuz'un 3 mayına çarpması, harekatın bu kısmının uygulanmasına imkan bırakmadı. Geri dönüş seyrine başlayan ve düşman muhripleriyle uçakları tarafından takip edilen Yavuz saat 11.30'da Nara'da oturdu. Altı gün devam eden

kurtarma işi sırasında 276 çıkış yapan İngiliz uçakları Yavuz'a toplam 15.4 ton bomba attılarsa da ancak iki bomba isabet ettirebildiler. Korfu'dan kalkarak Yavuz'u imha amacıyla 23 Ocak'ta Nara'ya gelen E-14 denizaltısı hedefini bulamayınca hiddetini İntibah, Nusrat ve Kemalreis gemilerine saldırmakla yatıştırmak istedi. Attığı torpidonun yakındaki batık bir gemiye vurması sonucu ortaya çıkan patlamanın etkisiyle hasara uğradığı anlaşılan ve adı geçen üç geminin ateşi altında uzaklaşan denizaltı, Boğazdan çıkarken Kumkale önünde su üstüne çıkmaya mecbur kalınca bataryalarımız tarafından batırıldı. Altı gün sabit kalan Yavuz, yapılan devamlı hava hücumları ile etkisiz kalmış, bir monitorun Saros körfezinde yaptığı endirekt atış da hiç başarılı olamamıştı. Midilli'de iki subay, bir gedikli subay ve 29 erimiz şehit oldu, esir düşen beş erimiz İngiliz muhripleri tarafından kurtarılmıştı.

Boğaz önünde düşman manialarının takviyesine sebep olan bu hareket, iki değerli ve modern gemiyi tehlikeye sokacak şekilde önemli bir amaç ve hedefi içermez. Çanakkale'de kara savaşları duralı iki yıl olmuş, düşmanın bundan sonra hava ve deniz saldırılarının ise layık olduğu karşılığı görmesiyle sonuçlanmıştı. Bilhassa Seddülbahir'deki 21 cm.'lik gemi topu İmroz'u pekala baskı altında tutabilmekteydi. Karadeniz ve Çanakkale'de yapacak bir şey kalmadığını gören ve Eylül 1917'den beri Türk donanmasına kumanda etmekte olan Tümamiral V.Passchwitz'in bir faaliyet göstermek istediği anlaşılıyor. Daha önce genel karargahımız karşılaşılacak tehlikeler karşısında böyle bir hareketin değmeyeceğini söylemiş ve fakat Alman Deniz Kurmay Başkanlığı, Amiral'i hareketinde serbest bırakmıştı. Gerçi baskın ustalıkla yapılmış, gafil avlanan düşmana zarar verilmiş ve bu olay Avam kamarasında şiddetli tartışmalara sebep olmuş, fakat buna karşılık güzel bir kruvazör ve onunla birlikte değerli bir personel grubumuzu kaybetmiştik.

Burada özellikle kaydedilmesi gereken bir olay vardır: 20 Aralık 1917'de İmroz civarında hareketten kalmış küçük bir düşman gemisi görülüyor. Bataryalarımızın ateşi ile köprüüstü harap olmuş ve iki ambarından yara almıştır. Ertesi günü gemimiz tarafından boşaltılmasına başlanıyorsa da bunun farkına varan düşman beş gün devam eden bombardımanıyla nihayet gemiyi işe yaramayacak hale getiriyor. İşte bu gemiden çıkardığımız eşya arasında, Çanakkale Boğazı girişiyle İmroz civarını ve çizilmiş bazı düz ve noktalı hatları içeren bir harita elimize geçiyor. Beşinci Ordu Kumandanlığı bunu ancak akın hareketi

öncesi son dakikada Donanma Kumandanlığı'na gönderiyor. Bu hatları birer mayın maniası olarak kabul eden donanma kurmayı düşman manialarının yeniden incelenmesi yönünde hareket etmiyor ve buna sebep olarak da kararlaştırılmış hareketin düşman tarafından öğrenilmesi tehlikesini, vaktin darlığını ve bir de eldeki arama tarama gemilerinin az miktarda oluşunu gösteriyor. Beşinci Ordu Kumandanlığı gibi denizle de ilgili bir cepheye kumanda eden makamda bir deniz uzmanının bulunmayışı ve hemen gönderilmesi gereken haritanın harekata başlamak üzere bulunulduğu bir sırada Donanma Kumandanlığı'na gelişi büyük bir hata olmuştur. Haritada kurşun kalemle çizilmiş olan hatların olası tehlikeleri gösterdiği ancak anlaşılabildi.

7-İstanbul-Çanakkale Deniz Nakliyatı: Gelibolu Yarımadasındaki kuvvetlerimizin her bakımdan beslenmeleri konusunda yapılacak nakliyat için üç yol vardı:

a) İstanbul-Çanakkale deniz yolu.

b) Uzunköprü'ye kadar tren ve buradan Bolayır'a kadar kara yolu.

c) Anadolu tarafından Boğaz'ın güney kıyısına giden yollar ve buralardan kuzey kıyısına yapılacak aktarmalar.

Bunların içinde en kolay ve verimlisi şüphesiz deniz yolu idi. Düşman da bunu takdir ettiği içindir ki çıkarma günü olan 25 Nisan 1915'de ilk denizatlısını (AE-2 Avustralya gemisi) Marmara'ya sokmayı başarmış ve yarımadanın boşalttığı tarihe kadar bu cinsten çeşitli gemilerini sözedilen denizde faaliyette bulundurmuştur.

Çanakkale'de Birleşik Kara Kuvvetleri Kumandanı General Hamilton, Lord Kitchener (denizaltı gemilerimizden biri Marmara'ya girip de bandırasını gösterecek olursa, Gelibolu Yarımadası üzerindeki Türklerin hepsi aman diyecektir) yolunda bir söz kaydeder. Fakat hiç de öyle olmamıştır.

İstanbul-Çanakkale deniz bağlantısının korunması, Türk Bahriyesi'ne düşen görevlerin en önemlisi idi. Bu bağlantının kesilmesi Çanakkale savunmasının sona ermesine sebep olabilirdi. Beşinci Ordu Kumandanı L.Von Sanders'in (Türkiye'de beş sene) adlı kitabında bundan özellikle bahsetmesi ve düşman denizatlılarının aylarca sarf ettiği çabalar bu gerçeği ispat etmektedir.

Çanakkale cephesinde ilk denizaltı olayı Mesudiye zırhlısının 13 Aralık 1914'te B-11 denizaltısı tarafından batırılması ile başlar. Boğazda ve Marmara'da denizaltılara karşı önlem alınmasının başlangıç tarihi bugündür. Başta Çanakkale bölgesinde iki gambot, Marmara'da bir gambotla bir vapur ve doğu kısmında da üssü Mudanya olmak üzere bit yat tahsis edildi. Boğazın maruz kaldığı ilk büyük bombardıman tarihi olan 19 Şubat 1915'den itibaren de iki gemiyle İstanbul Limanı-Hisarlar arasında bir karakol hizmeti kuruldu. O zaman bir denizaltıyı keşfetmek ancak periskopunu görmekle, tahribi ise top ateşi ile dövmekle mümkündü. Bilindiği gibi, hidrofonlar ve su bombaları I.Dünya Savaşı'nın sonradan ortaya çıkardığı mücadele araçlarıdır.

Aldığımız bu önlemleri aşağıda yazılı diğerleri takip etti:

a) Nakliye gemilerinin emniyete alınması.
b) Bir denizaltılarla mücadele grubunun teşkili.
c) Gözetleme istasyonlarının kurulması.
d) Bu konuda deniz uçaklarından faydalanma .
e) Önemli liman ve iskelelere top konması.
f) Mania ağları.

a) Nakliyatı emniyete alan çeşitli tipteki torpidobot ve gambotlarımızın adedi koruduklan ticaret gemilerinin miktarına ve o sırada başka bir görev alıp almadıklarına göre değişmiştir. Bu hizmeti yaparken zikzak seyrederek denizaltıları baskı altında tutmaya ve saldırı imkanı vermemeye çalışmışlardır. Bunun dışında -diğer bahriyelerde de olduğu gibi- ellerinde başka ne bir keşif ne de bir tahrip vasıtası vardı.

1915 yazında Marmara'da denizaltı faaliyeti artıp tamir ve Karadeniz'de görevlendirme gibi sebeplerle emniyet gemilerinin sayısı da azalınca bir kısım nakliyeler ve yedeklerinde mavnalar çeken gemiler kıyı seyri yapmak suretiyle korunma çareleri aradılar. Bu arada nakliyatın bir kısmı geçici olarak karaya ulaştı.

b) Marmara Adaları ve özellikle Paşa Limanı üs olarak kullanılmak suretiyle bir kısım torpidobot ve gambotlarla yapılan denizaltı karakolunda bazen bu gemilerle denizaltılar arasında topçu savaşları da olmuş, nakliyeleri Çanakkale'ye götürüp geri dönmekte olan emniyet gemileri de dönüşleri boyunca sö-

zedilen karakola katılmışlardır. Bunlardan Pelengiderya botu 23 Mayıs 1915'de Bakırköy önlerinde bulunduğu sıralarda E-11 denizaltısı tarafından batırılmış geminin yaşayan topçu eri denizaltının periskopunu vurmak suretiyle deniz tarihine ayrı bir olay kaydetmiştir. Yine bu gemilerden 97 tonluk Sultanhisar torpidobotu Gelibolu'dan dönerken Karaburun önlerinde 800 tonluk AE-2 Avustralya denizaltısını 2.5 saatlik bir mücadeleden sonra batırmayı başarmıştı.

c) Kıyı gözetleme istasyonlarından birçoğu elde yeter miktarda deniz personelinin bulunmaması yüzünden jandarmalar tarafından işgal edilmiş, bunların yanlış verdikleri raporlar çok kere ilgili makamları boş yere harekete geçirmiştir. Buna karşılık liman başkanlarının faaliyetleri verimli olmuştur. Bu makamların meslekten kimseler tarafından işgal edilmesi gerektiği gerçeğine böylece değinmiş ve bir örnek vermiş bulunuyoruz. Denizaltı tehlikesinin devamı süresince Galata ve Unkapanı Köprülerinde de birer gözetleme postası vardı. Kapıdağ Yarımadası ile Marmara Adaları'nda ise daha esaslı önlemler alınmıştı. Buraları, karakol gemilerimizin birer üssü ve nakliye gemilerimizin de gerektiğinde sığınma yerleriydi. Bu sebepten adı geçen yarımada ile Marmara Adası ve Marmara Hayırsız'ında gözetleme istasyonları Paşalimanı'nda karakol gemileri için bir üs ve Ekinlik Adasında da karakola katılan deniz uçakları için bir ikmal üssü kuruldu. Marmara Adası'nın, gemilerin bazen sığındıkları önemli bir limanı olan Palatya da toplarla sağlamlaştırıldı. Bu düzen, denizaltı tehlikesi kalktıktan sonra da 1916 Ağustos'una kadar yerinde kaldı.

d) Yeşilköy ve Tekirdağ'da kurulan deniz uçak istasyonlarının düşman denizaltılarıyla mücadeleye katılışları küçük ölçüde olmuştur. Ancak 1915 yazı ortasında yeni uçakların yurda gelmesi bunların faaliyetlerini arttırabilmiştir. Bu uçaklar çok kere denizaltıları derin suya inmeye mecbur etmişler, kullandıkları hafif bombalar ise etkili olmamıştır.

e) Düşman denizaltıları, 8 ay süren hareketleri sırasındasında çeşitli liman ve iskelelerimize de taarruz etmişler, Gebze ve Küçükçekmece köprüleri ile tren istasyonlarını ve fabrikaları tahrip girişiminde bulunmuşlardır. Buna karşılık, (Sarayburnu, Moda, Pendik, İzmit Körfezi, Tekirdağ, Bandırma, İmralı, Silivri , Armutlu, Mudanya, Erdek, Karabiga, Lapseki ve Gelibolu) gibi yerlerden bazılarında ikişer, diğerlerinde de dörder mantelli toptan oluşan bataryalar

konmak suretiyle tedbir alınmıştır. Bunların dışında, Sarayburnu Gülhane Hastanesi yakınında Turgut gemisinin 1-10,5'luk ve Bakırköy'de de Hamidiye'nin 1-12'liği bulunmaktaydı.

f) Mania ağları: Düşman denizaltılarını Marmara'ya sokmamak için en kestirme ve etkili yol şüphesiz boğazlara bu çeşit ağlar koymak ve bunların yakınında bulundurulacak karakol gemileriyle bunların tahribi yönüne gitmekti. Yalnız denizaltı silahının gerçek özelliğinin genellikle I.Dünya Savaşının seyri sırasında anlaşılmış olduğu unutulmamalıdır. İşte bundan dolayıdır ki bizim de Çanakkale'de ilk kullandığımız ağlar, 1915 Şubatı başında I.mayın hattı önüne dökülen ve balık ağı kuvvetinde olan hafif ağlar olmuştur. Amaca hizmet etmeyeceği kısa bir zaman sonra anlaşılan bu ağlar kaldırıldıktan sonra bir aralık Nara geçidinin batırılacak gemilerle kapatılacağı düşünüldüyse de zararlı olacağı düşünülerek bundan vazgeçildi. Bunun üzerine Haziran 1915'de faaliyete geçilerek 17 gün sonra 2/3'ü ve bir ay sonra da tamamı dökülen bir ağ engeli adı geçen geçitte oluşturulabildi.

Genişliği 2000 ve derinliği bazı yerlerde 100 metreyi bulan bu geçitte yapılan iş, sürati 4-5 mili bulan akıntı ve denizler karşısında fazlaca güç oldu. Başta 30-40 metreye kadar sarkan ağlar, sonradan 70 metreye kadar uzatılabildi. Buna rağmen düşman denizaltıları kah bunun altından kah ağı yırtmak suretiyle içeri girebildiler. Bu durum karşısında ağın zaman zaman onarılmasına ve Ekim 1915'de Rumeli yakasından başlayan ikinci bir ağın, birincisinin Boğaz tarafına dökülmesi zorunlu oldu.

23 Eylül 1915'de kurulan bir Mania Kumandanlığının emrinde, Bigalı ve Nara bataryaları ile bir ışıldak ve 2-3 motorgambot bulunmakta idi. Ağ başında bulunan bu küçük gambotlar, ağa takılan denizaltıyı tespit edince derine sarkıtılan patlayıcı maddeleri ile onu tahrip etmeye çalışmaktaydılar. Bu tarzda batırılan tek denizaltı 4 Eylül'de Boğazdan giren E-7 denizaltı gemisidir. Patlatılan maddelerinin etkisiyle hasara uğraması sonucunda su üstüne çıkmaya mecbur kalan ve top ateşiyle batırılan bu geminin 28 kişilik mürettebatı esir alındı.

26 Eylül'de düşmanın bu engellemelere karşı paraşütlü ve sephiyeli bombalarla yaptığı hava hücumu başarısızlıkla neticelendi, 25 Kasım'da tekrarlanan hücumdan da bir şey çıkmadı.

Torpido ağlarına gelince, bunlardan birincisi, Çanakkale'deki boşaltma iskelelerimizin başında gelen Akbaş Limanı önüne atılmıştır. Buradaki nakliye gemileri daima karakol gemilerimiz tarafından korunmuştur. Diğer bir torpido ağı, Yavuz'un Nara'daki kurtarılma işi sırasındasında bu geminin iskele kıçomuzluğu istikametine dökülmüştür. İstanbul-Galata Köprüsü de Mayıs 1915 başından beri bu tür ağlarla emniyet altına alınmış bulunuyordu.

Denizaltılara karşı alınan diğer tedbirler de şunlardır:

1. Boğaziçi, Adalar ve Kadıköy vapurlarında seyahat eden subay ve erlerin, alt kamaralarda oturmaları konusu genelleştirildi.

2. Denizaltıların Marmara'da bazı yardımlar görmekte olduğu anlaşılınca, bütün buharlı ve yelkenli gemilere mahallin en büyük amiri tarafından bir belge verilmesi kuralı konuldu.

3. Bundan bir müddet sonra bu teknelerin seyri tamamen durdurulduysa da, Marmara Adaları halkının açlığa maruz kalmaları tehlikesi düşünülerek yalnız gündüz seferlerine izin verildi.

4. Denizaltıların kayıklar üzerine yanaşıp yüklerini muayene ettikleri görülünce bunları el bombalarıyla tahrip edecek denizci personelin yetiştirilmesine geçildi. 9 Haziran 1915'te 16 taka, bu amaçla Marmara limanlarına paylaştırılmış bulunuyordu. Bir denizaltının bu takalardan biri tarafından başarısız bir hücuma maruz kalması karşısında düşman bu tarz hareketini terk edince adı geçen tekneler sahiplerine geri verildi.

İngiliz Denizaltılarının Faaliyetleri

Bu denizaltılar gerçekten özverili ve azimli hareketleriyle bazı başarılar elde ettiler. Çanakkale Boğazı gibi mevcut mayın hatları ve seyir şartları bakımından zorluklar arz eden bir geçitten sağlıklı geçmek ve sonra Nara'daki ağla mücadele ederek Marmara'ya girmek kolay görülür bir iş değildir. Faaliyetlerini İstanbul Limanı içine kadar uzatmaları cesaretinin derecesini ifade eder. Haydarpaşa'da batırılan Isfahan ve İstanbul Rıhtımında yaralanan İstanbul vapurları bunun birer örneğidir.

İmroz'un Kefalo ve Limni Mondros limanlarına üslenen düşman denizaltıları, Nisan başında 8 İngiliz ve 4 Fransız gemisinden ibaretti. İlk teşebbüs E-15 İngiliz gemisi tarafından yapıldı. Siperlerimizden bazılarını bombalayan uçakların korumasında su üstünde ilerleyen bu gemi, 17 Nisan 1915'de Kepez feneri önünde karaya oturdu. Mürettebatı esir edilen geminin kurtarılmasıyla ilgilendiğimizi anlayan düşman, iki gün sonra geceleyin tekneyi tahrip etmeyi başardı.

İkinci teşebbüs, bir hafta sonra, yani büyük çıkarmanın yapıldığı 25 Nisan 1915 günündedir. AE-2 işaretli bu Avustralya denizaltısı beş gün sonra Sultanhisar botumuzun pençesinden kendisini kurtaramamış 32 kişilik mürettebatı esir alındıktan sonra Marmara'nın sularına gömülmüştü.

Bundan sonra 28 Ocak 1918'de Kumkale önünde batırılan E-14'ün üç defa, E-12 iki defa, ikinci girişinde Nara ağında yakalanıp batırılan E-7 iki defa, E-2 iki defa, H-1 bir defa ve Marmara'da UB-14 Alman denizaltısı tarafından batırılan E20 bir defa olmak üzere toplam 27 defa girip çıktılar. Marmara'da bulundukları müddetçe üsleriyle irtibatlarını Saros Körfezinde bulundurulan bir gemi, ara istasyon olarak sağladı.

Batan denizaltıların toplam tonajı 3700 tondur.

Fransız Denizaltıları

İngiliz denizaltılarının verimli faaliyetlerine karşılık Fransız denizaltıları bir başarı elde edememişlerdir. Bunlardan:

Saphir	15 Ocak 1915'te Boğazda su üstüne çıkmak zorunluluğunda kalarak üç karakol gemimizin ateşiyle batırılmış ve mürettebatından 13 kişi esir edilmiştir.
Bernollu	Nisan 1915'te Boğazdan geçme girişiminde başarılı olamayarak geri dönmüştür.
Joule	1 Mayıs 1915'te Boğazda mayına çarparak batmıştır.
Mariotte	26 Temmuz 1915'te Boğazdan geçerken su üstüne çıkmak zorunda kalmış, Çimenlik önünde top ateşiyle batırılmış ve 32 esir alınmıştır.
Turquoise	22 Ekim 1915'te Marmara'ya girebilen tek denizaltıdır. 30 Ekime

kadar bir şey yapamayan bu gemi aynı tarihte Nara yakınında sığlığa oturdu. Kurtulma manevrası sırasındasında su üstüne çıkmasıyla o sırada karada mevzilenmiş bir topumuzun nişancısı (Müstecip Onbaşı) tarafından vuruldu. Teslim olan gemiye 10 Kasım 1915'te Haliç'te yapılan bir törenle yukarda adı geçen usta nişancımızın adı verildi. Savaş süresince vücudundan yararlanılamayan bu denizaltılarının akü bataryaları doldurma istasyonu olarak hizmet gördü.

Bu gemide ele geçirilen evrak arasında, Marmara'da E-20 denizaltısı ile randevu gün ve saatini gösteren bir yazı, bu İngiliz gemisinin randevu yerinde UB-14 denizaltısı tarafından batırılmasına imkan verdi. Turquoise müttefikine yardım etmek şöyle dursun, onun felaketine sebep olmuştu. Fransızlar mütarekeden 9 ay sonra gemilerini alıp götürdüler.

Batan Fransız denizaltısının toplam tonajı 1318'dir.

8,5 ay süren denizaltı saldırıları neticesinde uğradığımız gemi kayıpları şöyledir:

Savaş ve Yardımcı Gemiler

Barbaros zırhlısı	8 Ağustos 1915'te Bolayır önünde E-11 batırıldı.
Mesudiye zırhlısı	13 Aralık 1914'te Çanakkale'de B-11 batırıldı
Pelengiderya Gambotu	25 Mayıs 1915'te Bakırköy önünde E-11 batırdı
Nurülbahir Gambotu	1 Mayıs 1915'te Mürefte-Şarköy arasında E-14 batırdı.
Yarhisar Muhribi	3 Aralık 1915'te Tuzla-Yalova arasında E-11 batırdı
Samsun Mayın Gemisi	14 Ağustos 1915'te Hora önlerinde E-2 batırdı.
Sakız Karakol Gemisi	20 Ağustos 1915'te Erdek'te E-2 batırdı.
Nara Nakliye Gemisi	24 Mayıs 1915'te Tekirdağ önünde E-11 batırdı.

Kayıp Toplamı: 21230 Ton

Ticaret gemisi kaybımız ise, çeşitli kumpanya, Şirket-i Hayriye ve Haliç Şirketine ait hepsi 26000 tonluk, 32 gemi ve yelkenli, mavna, kayık, alamana ve salapurya gibi hepsi 4000 tonluk 215 tekneden ibarettir.

Savaş gemileri kaybımız arasında en önemlisi şüphesiz (Barbaros) olmuştur. Çanakkale'de endirekt atışla meşgul bulunan (Turgut'u) değiştirmek üzere gönderilen bu gemiye 97 tonluk Sivrihisar botu eşlik etmekteydi. Hızı bu görevi yapmaya yeterli gelmeyecek derecede az olan bu küçük torpidobotu yerine daha uygununun seçilmesi gerekirdi. Özellikle, zırhlıda kara kuvvetlerine ait binlerce bomba, mermi gibi kıymetli eşya ve fazlaca miktarda para da vardı. Ancak 51 subayla 347 erimizi kurtarabildik, 21 subay ile 237 erimizi kaybettik.

Çanakkale Savaşları sırasında Çanakkale ve Marmara'da nakliyatı koruma görevine, denizaltılarla mücadele ve yarımadanın savunmasına (el konan gemiler dahil) 2 zırhlı, 16 torpidobot, 10 gambot(hücumbot), 6 motorgambot, 3 gümrük gemisi, 5 reji gemisi, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör, 5 muş ve stimbot katıldı.

21 Aralık 1915'te Arıburnu ve Anafartalar'ı, 9 Ocak 1916'da da Seddülbahir'i boşaltan düşman hedefine varamamış olmaktan dolayı, büyük bir hayal kırıklığı içinde çekilip gitti. Marmara'daki denizaltı harekatı ise Ocak 1916 başında sona ermiş ve bu sırada E-11 denizaltısı bir defasında 47 gün bu denizde kalarak en çok faaliyet gösteren gemi olmuştu. Çanakkale'de bundan sonraki olaylar, hava harekatı, bataryalarımızla düşman gemileri arasındaki top düelloları ve İmroz ile Bozcaada'nın karşılıklı ateş etmeleriydi. Deniz bataryalarında ve mayın manialarında yapılan değişimlerden, yazımızın bunlara dair olan kısımlarında bilgi verilmiş bulunmaktadır.

1917 yılının başlıca olayı, Alman İmparatoru II.Wilhelm'in Yavuzla Çanakkale'ye ziyaret etmesi oldu. Bu seyahatte Ertuğrul yatı ile torpidobot filotillası Yavuz'a eşlik etti.

30 Ekim 1918, Mondros Mütarekesinin imzalandığı gün, Çanakkale'deki Alman personelin İstanbul'a geri dönüşü üzerine Müstahkem Mevkii K.lığında (Bahriye işleri) subaylığı kurularak bütün deniz kuruluşları buna bağlandı. Aynı zamanda, Boğaz'dan girecek savaş gemileri ile savaşmak üzere Seddülbbahir'de bir işaret istasyonu kuruldu. Kasım başlarında, İngilizlerin mayın arama işine bizim gemiler de katıldı. İlk olarak 7 Kasım 1918'de Fransız Aryan mayın arama gemisi bir kontrol komisyonunu taşıyarak İstanbul'a geçti. Bu harekatı İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan bandıralı çeşitli savaş gemileri takip etti. 8

Kasım 1918'de Müstahkem Mevki deniz eratı Gülnihal vapuru ile Çanakkale'den ayrıldı. İki gün sonra da, Müstahkem Mevki Karagahı Nusrat ve Yunus gemileri ile İstanbul'a geri döndü. 12 Kasım'da Müstahkem Mevki bölgesi Birleşikler tarafından tamamen işgal edilmiş bulunuyordu. 13 Kasım'da 63 parça savaş gemisi İstanbul önlerine demirledi. Boğaziçi, Kadıköy ve Adalar hattındaki seyir bu amaçla 9-14'e kadar tatil edilmişti. 6 Aralık'ta bu gemilere bir Japon filosu katıldı. 2 Kasım'da Almanlardan teslim almış olduğumuz Yavuz, 9 Aralık 1918'de yedekte ve bir İngiliz muhribinin gözetiminde İstinye'den İzmit'e götürüldü. Diğer gemilerimiz ise bir ay öncesinden Haliç'e alınarak silahlarından arındırılmışlardı. Kötü antlaşma günleri başlamış ve ortada Türk bahriyesi diye bir şey kalmamıştı. Fakat çok geçmeden Samsun'a Büyük Adam çıkacak ve ölümden sonra dirilmeyi yaratacaktır.

Türk Bahriyesinin 8.5 ay süren Çanakkale Kara Savaşları sırasındaki hizmeti özellikle büyüktür. Karadeniz cephesindeki meşguliyetine ek olarak Akdeniz Boğazı savunmasına katılmış ve bilhassa Marmara nakliyatını devam ettirmek suretiyle bu savunmanın devamında ve nihayet düşmanın çekilip gitmesinde önemli rol oynamıştır. Bu sırada Haliç Tersanemiz savaş ve ticaret gemilerimizin tamir ve havuz işlerine ek olarak Çanakkale cephesinin mermi, tapa ve buna benzer ihtiyaçlarını sağlamak konusunda göstermiş olduğu gayret ve faaliyetten de burada bahsetmek gerekir.

Başkumandan Vekili Enver Paşa,Gelibolu Yarımadasının boşaltılmasından sonra Donanma Kumandanlığına gönderdiği bir yazıda (......uğrunda donanmanın ateşin (ateşli) çalışmasını ve özverili davranışını burada özellikle hatırlamakla büyük bir haz ve sevinç hissediyorum.) demekte ve (dünya tarihinde şerefli bir sayfayı oluşturan faaliyetten(bu savaştan)) dolayı teşekkür etmektedir. Keza Beşinci Ordu Kumandanı Mareşal Liman V.Sanders de bu sebeple Donanma Kumandanlığına gönderdiği bir telgrafta (Donanmanın gösterdiği olağanüstü yardımı) şükranla kaydetmiştir.

Nihayet, ticaret bahriyemizin bu savaştaki büyük hizmetlerini de kaydetmek bir görevdir. Denizcilik İşletmesi (Seyri Sefain idaresi)yle, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları ile özel şirketlere ait olup tarafımızdan el konulmuş olan diğerleri, Çanakkale'ye yapılan nakliyatta yer almışlardır. Bu amaçla Şirket-i Hayriye harbin başında mevcut olan 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi 7 gemisini ve

Denizcilik İşletmesi (Sefain idaresi) de Karadeniz nakliyatı dışında gemilerin İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğazın iki yakasında yapılan aktarmalara tahsis etmişler, bunlardan Denizcilik İşletmesi (Seyri Sefain İdaresi) nin Gülnihal vapuru ile Şirket-i Hayriye'nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak çalışmışlardır. Savaş bahriyesinden verilmiş olan birer seyir subayı nakliyatın sonuna kadar bu gemilerde görev almışlardır. Bu hizmetler arasında iki şirket, üç Haliç, 7 Denizcilik İşletmesi (Seyrisefain) ve hususi şirketlerin 20 gemisi olmak üzere toplam 32 gemi kaybedilmiştir.

Burada ilginç bir olaya değineceğiz: 14 numaralı Haliç vapuru 20 Haziran 1915'te yedeğindeki üç mavnanın bir denizaltı tarafından batırılmasının ardından, Ereğli'ye sığınmıştı. İki gün sonra bu geminin Türk bayrağı altında Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak iki İngiliz muhribi eşliğinde uzaklaştığını görüyoruz. Başta Boğaz dahilinde işlemekte olan vapurlardan biri olduğu sanılan ve sonradan dış durdurma bataryalarımız tarafından açılan ateşle yaralanmasına rağmen yoluna devam edebilen gemi İngiliz muhriplerinin de kısa bir müddet ateşine maruz kalmış ve fakat sonradan anlaşmaları sonucu birlikte yollarına devam etmişlerdir. Bu vapurumuzun o sırada Marmara'da bulunan E-14 ve E-12 İngiliz denizaltılarından biri tarafından özel amaçla gasp edildiği anlaşılmaktadır.

Ticaret bahriyemizin Çanakkale Cephesine asker, malzeme, silah ve cephane götürmede ve yaralılarımızı nakilde gösterdiği gayret ve fedakarlık her türlü takdirin üzerindedir. Savaş bahriyemizle örnek olacak derecede birlikte çalışmalarının değerli hatıraları daima korunacaktır.

Yazımıza son vermeden önce bir iki noktayı açıklamanın yerinde olacağı kanaatindeyiz. Bunlar bazı eser ve makalelerde rastlanan, gerçeğe uymaz ve birbirine karşıt olan yazılardır. Bunlardan önce, 18 Mart 1915 Deniz Savaşı'nda düşmanın üç zırhlısını ne şekilde kaybettiği hakkındakileri ele alalım: Bu yazıların bir kısmı, yalnız üç geminin batmış olduğunu belirtmektedir. Diğer bir kısmı ise, bu gemilerden Bouvet'in topla batmış olduğunu ileri sürerken, batma sebeplerinin bilinmediğini iddia eden yazılara da rastlamaktayız. Gerçeğe gelince; Irresistible, Ocean, Bouvet adındaki üç gemiden ilk ikisi iki saat ara ile mayınla yarı batık bir hale gelmiş ve personeli kurtarıldıktan sonra terk edilen

bu gemilerden birincisi, Birleşik filoların çekilmesinden sonra bataryalarımızın keşif ateşi altında Karantina önünde, diğeri de Tenger ile Karantina arasında batırılmıştır. Bouvet ise geri çekilinceye kadar yalnız Mesudiye bataryasından 12 mermi yemiş ve bunların yaptığı tahribat dolayısıyla ancak toplarının yarısı ile savaşa devam edebilmiştir. Bu sırada Anadolu Hamidiye tabyasından aldığı 35,5'luk bir mermi isabeti de geminin batmasını gerektirecek bir zarar vermemiştir. Zira Bouvet'e nazaran çok mermi yiyen Gaulois Fransız zırhlısı yüzmeye devam ederek savaş sahasını terk edebildiğine göre Bouvet'e ölüm darbesini indiren silahın mayın olması gerekir. İki dakika içinde 604 kişi ile batması bunu gösterir. Bir yılı geçen bir zamandan beri Çanakkale Boğazı'nda batmış gemilerin enkazını çıkarmakla meşgul olan şirketin Bouvet'in sancak tarafında yalpa omurgasına paralel olarak büyük bir yara tespit etmiş olması da ikinci bir kanıtı oluşturur.

Yazılarda yapılan ikinci bir hata da Nusrat'ın Erenköy Koyu'na dökmüş olduğu mayınların tarih ve miktarına aittir. Eldeki resmi kayıtlara göre, bu gemimiz 8 Mart 1915 günü yani büyük deniz taarruzundan tam on gün önce, saat 5'de sisli ve yağmurlu bir havada sözedilen koya girip poyraz-lodos istikametinde yüzer metre aralık ve 4.5 metre derinlikte 26 mayın dökmüş ve bir olay ile karşılaşmadan geri dönmeyi başarmıştır. Bu engellerin diğerlerine nazaran özel bir durumda oluşu diğer bir anlatımla boğazın orta hattına paralel bulunuşu, Birleşiklerin günlerce süren arama ve tarama faaliyetlerine rağmen tespit edilememesi sonucunu doğurmuştur. 17 Martta bu saha üzerinde uçurulan bir deniz uçağı da engeli göremeyerek aynı şekilde temiz raporu vermiştir.

Sonuçta: 18 Mart 1915 Zaferi top ve mayın silahlarının ortaklaşa çalışma ürünü olup, bunda mayın baş rolü oynamıştır denilebilir.

Açıklamaya muhtaç diğer bir önemli noktayı da kaydetmek ihtiyacındayız. Öncelikle şunu söyleyelim ki, Türk Milleti her zaman değer bilen ve daima gerçeğin savunucusu olan bir millettir. Amiral Souchon'un Türk Donanması Kumandanlığını üzerine aldığı 9 Eylül 1914 tarihinden itibaren savaş gemilerimize kumandan yardımcısı olarak birer Alman subayının verildiğinden yazımızın başında söz etmiştik. Önemli olan konu, bazı yabancı ve Alman eserlerinin elde etmiş oldukları başarıları Alman personele maletmeleridir. Demirhisar torpidobotunun Ege Denizine yaptığı akına iki subay ile 6 torpido çavuş ve erinin ka-

tıldığı ve Muavenet'in yaptığı harekette de 2 subay ve 6 torpido çavuş ve eri ile 1 Gedikli subayın bulunduğu bir gerçektir. Nusrat'ın bilinen başarısında bir yedek üsteğmenin de hissesi olduğu iddia olunursa da bunun belgelendirilmesine imkan bulamadık. Müttefikimiz olan bu kimselerle birlikte çalışmamızın tabii olduğu kadar, o zamanda dünyada ikinci gelen bir bahriyenin mensuplarından fazlaca yararlanmış olmamız da o kadar açıktır. Fakat bu, hiçbir zaman başarıları sahiplenmeyi gerektirmez. Bir şey yapılmışsa bunda tüm personelin payı vardır. Kumandan ne kadar bilgin, usta ve cesur olursa olsun, maiyeti onun özelliklerini tamamlamazsa konan hedefe varılmayacağı bilinir.

Son olarak (E.U.Tarihi Savaş Külliyatı, Çanakkale Muhaberatı,1338, Askeri Matbaa) kitabının sayfa 65,a) fıkrasında rastlanılan bir fikre değineceğiz: Bunda (Deniz Kuvvetleri ve Kara Kuvvetleri'nin birlikte çalışmadığı ve baştan sonuna kadar Deniz Kuvvetleri'nin kendisinden beklenen yüksek çabayı gösteremediği) ileri sürülmektedir. Bunun ileri sürüldüğü gibi olmadığını, buraya kadar vermiş olduğumuz bilgi ispat eder. I.Dünya Savaş'ındaki deniz kuvvetimiz iki yaşında bir savaş kruvazörü, ikisi 23, biri 40 yaşında 3 eski zırhlı, biri 2, diğeri 9 yaşında 3 kruvazör, sekizi 4, diğerleri 6 -8 yaşında 20 torpidobot ve yedisi 1, diğerleri 8 yaşında 16 gambottan(hücumbot) ibaretti. Batma, yaralanma, normal tamir ve havuzlanma, gibi tabii sebeplerle eldeki faal gemi miktarının daima bundan az olacağı dikkate alınır ve geniş olarak anlattığımız Çanakkale görevlerine Karadeniz'dekiler de ilave edilirse eldeki imkanlar dahilinde çok şeyler yapılmış olduğu sonucuna varılır. Birlikte çalışma konusuna gelince: Bu, (Beşinci Ordu K.-Boğazlar K.-Donanma K.) arasında ta başlangıçtan beri vardı. Çocuk hastalıkları gibisinden olan bazı aksaklıklar ise, her zaman her yerde olan şeylerdir. Bu gerçeği de böylece kaydettikten sonra yazımızı şu şekilde kapayabiliriz:

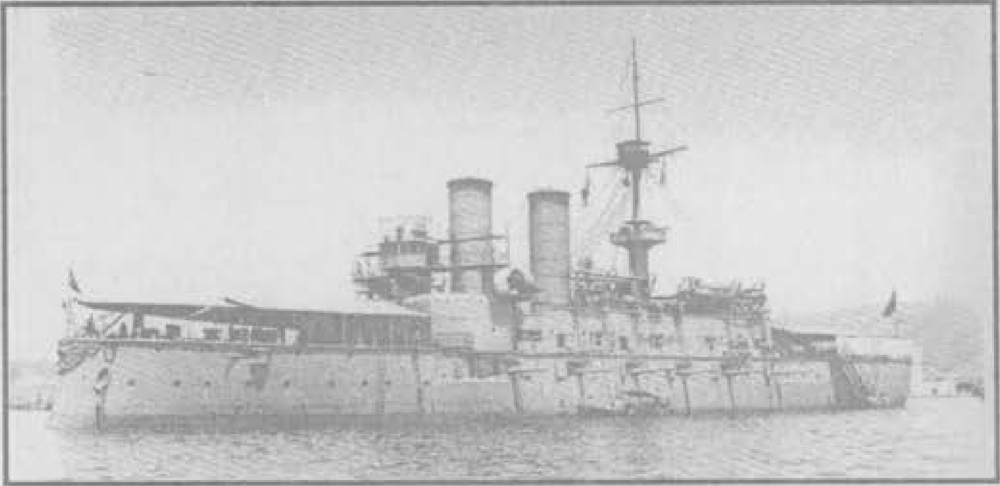
Dünya siyasetinde önemli yerini hala korumakta olan Boğazlarımız bugün kıyaslanamayacak derecede her bakımdan kuvvetli ve modern bir manzara arz etmektedir. NATO'nun güneydoğu ucu hür dünyanın hatırı sayılır bir bekçisi olarak dimdik ayaktadır. Bunu gurur ve iftiharla kaydederken, Aziz Çanakkale Şehitlerini rahmetle, saygıdeğer gazilerini de şükranla anar ve önlerinde saygıyla eğiliriz.

1914-1918

Çanakkale Savaşları Tarihinde

adı geçen savaş ve yardımcı gemilerden

bazılarının biyografisi



Mes'udiye zırhlısı

9200 ton Sürat 16 Mil

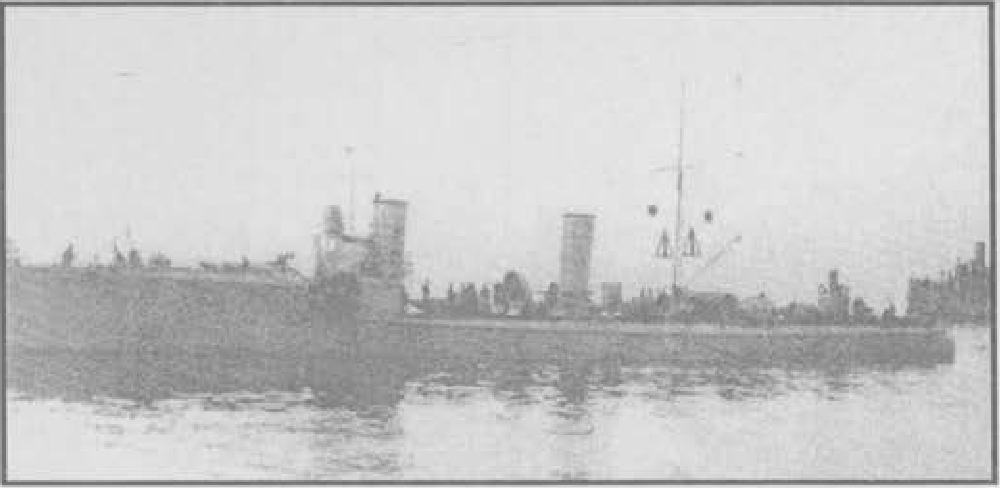
Silahları: 2-23.4 12-15 14-7.6 10-5.7 ve 2-4.7 cm'lik top

1874-1876	İngiltere'de yapıldı.
1877-1878	Türk-Rus Savaşında Akdeniz filosunda.
1902	İtalya'da tadil edildi.
1911-1912	İtalya Savaşı'nda faal.
1912-1913	Balkan Savaşı'nda İmroz ve Mondros Savaşları ile Tekirdağ, Bolayır ve Çatalca Harekatlarına katıldı.
26 Haziran 1913	2-23,4 cm'lik namlusu, iç zıvanaları değişmek üzere Reşitpaşa vapuru ile İngiltere'ye gönderildi. I.Dünya Savaşının çıkmasıyla orada kalan topların yerine iki tahta namlu konuldu.
13 Aralık 1914	Çanakkale-Sarısığlar'da yüzer batarya olarak demirli iken B-11 denizaltısı tarafından batırıldı.



(Barbaros Hayrettin) ve (Turgutreis) Zırhlıları

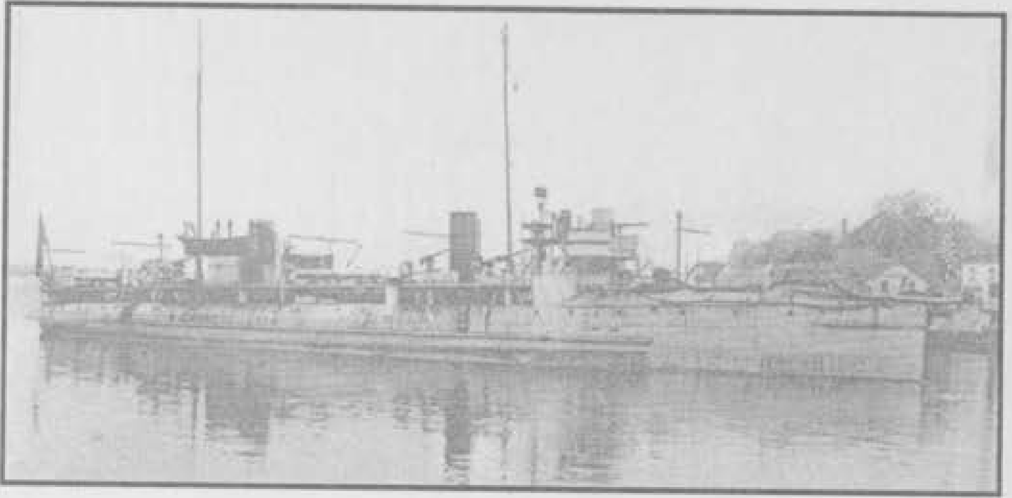
	10060 Ton Sürat 16 mil
Silahları:	6-28 8-10,5 ve 8-8,8 cm'lik top
	1-45 cm'lik torpido kovanı (Su üstü)
	2-45 cm'lik torpido kovanı (Su altı)
1891-1893	Almanya'da yapıldı.
Temmuz 1910	Donanma Kurumu tarafından herbiri 535.000 Osmanlı Lirasına satın alındı.
Eylül 1910 başı	Donanmaya katıldılar.
5 Haziran 1911	Barbaros, Padişah V.Mehmet'i Selanik'e götürdü. I. ve II. Filolarla torpidobot filotillası eşlik etti.
Eylül 1911	Donanmanın Beyrut seyahatine katıldılar.
1911-1912	İtalya Savaşında Çanakkale'de
1912-1913	Balkan Savaşında İmroz ve Mondros savaşları ile Çatalca savunmasına katıldılar.
1914-1915	I.Dünya Savaşı Çanakkale savunmasına endirekt atışlarla katıldılar. 10,5 ve 8,8 cm'lik toplarından bir kısmı ile set bataryaları kuruldu.
8 Ağustos 1915	Barbaros, E-11 denizaltısı tarafından Bolayır önlerinde batırıldı.
1923-1924	Turgutreis faal. Okul gemisi. Kullanımdan kaldırıldıktan sonra geminin ağır topları Kocaeli ve Çanakkale'nin savunmasında kullanıldı.



Muavenet-i Milliye Muhribi

616 Ton Sürat 30 mil

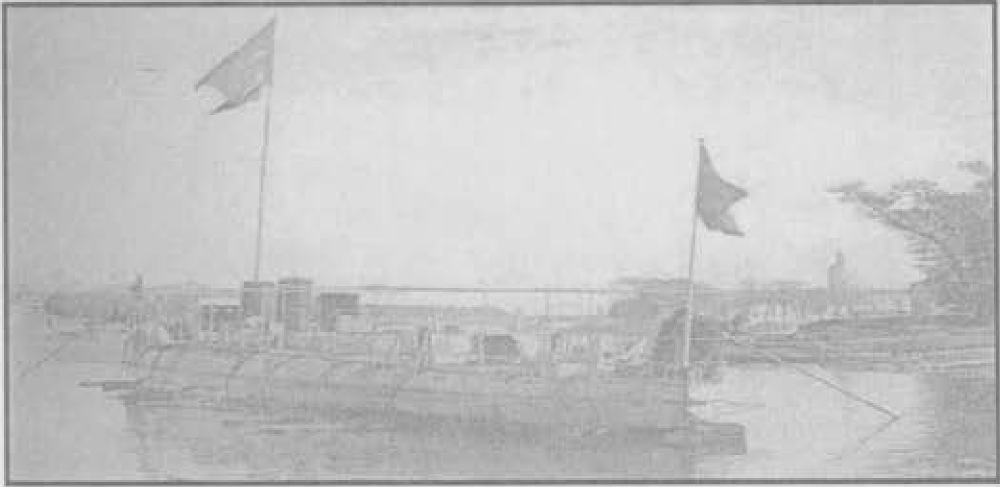
Silahları:	2-7,5 2-5,7 cm'lik top
	3-45 cm'lik torpido kovanı
1909-1910	Almanya'da yapıldı.
Temmuz 1910	Eşi olan diğer üç gemi (Gayret, Yadigar ve Örnek) ile birlikte Donanma Kurumu tarafından satın alındı.
Eylül 1910 başı	Donanmaya katıldı.
Eylül 1911	Donanmanın Beyrut seyahatinde beraber.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal. İmroz ve MondrosSavaşları .
29 Ekim 1914	Rus limanlarına yaptığımız baskında Odessa önlerinde
1914-1918	Karadeniz Harekatı. Marmara'da denizaltı karakolu ve emniyeti.
13 Mayıs 1915	Morto'daki Goliath İngiliz zırhlısını batırdı.
20 Ocak 1918	Yavuz ve Midilli'nin İmroz akınında boğaz ağzında karakolda.
1923	Tamir kabul etmediğinden kullanımdan kaldırıldı.



Yarhisar Muhribi

290 Ton Sürat 27 Mil

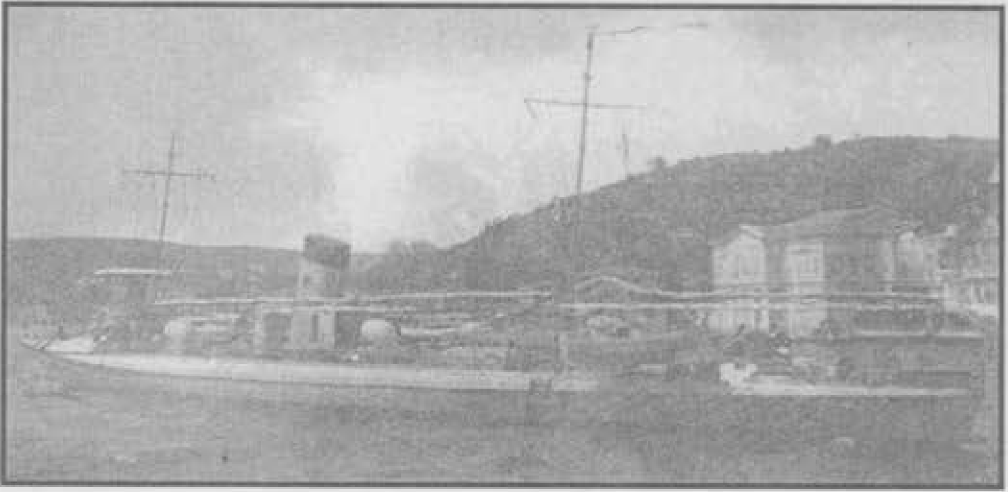
1906-1907	Fransa'da yaptırıldı. Eşi diğer üç gemi ile birlikte (Taşoz, Samsun, Basra).
1908	Donanmaya katıldı.
Silahları:	1-6,5 ve 6-4,7 cm'lik top.2-45 lik kovan
Eylül 1911	Donanmanın Beyrut seyahatinde.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal.
1914-1915	I.Dünya Savaşında Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy emniyeti. Karadeniz harekatına katılım.
3 Aralık 1915	Marmara'da E-11 İngiliz denizaltısı tarafından batırıldı.



Sultanhisar, Demirhisar ve Sivrihisar Torpidobotları

97 Ton Sürat 27 mil

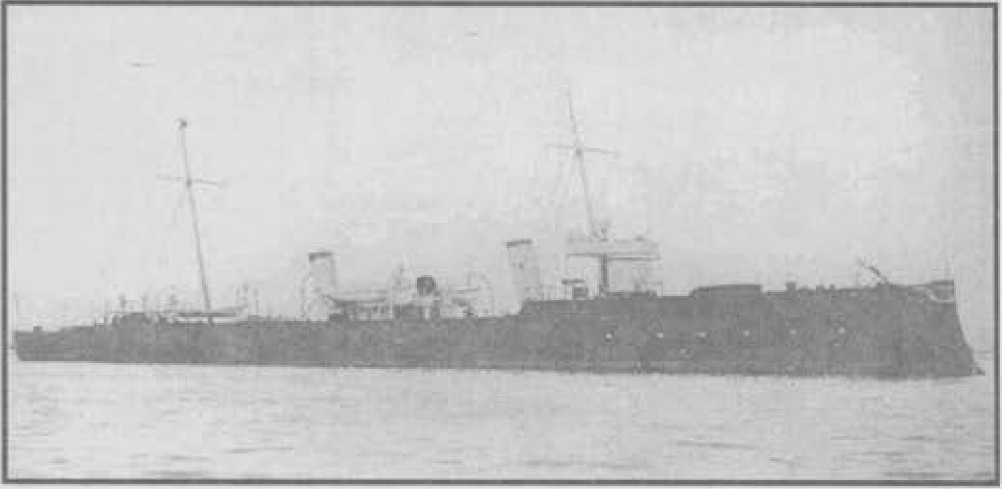
Silahları:	Bir ikiz kovan
1906	Eşleri Hamitabat ile birlikte Fransa'da yaptırıldı.
1907 sonu	Donanmaya katıldılar. (Baby) sınıfı diye anılırlardı.
1911-1912	İtalya Savaşında faal
1912-1913	Balkan Savaşında faal
1914-1918	I. Dünya Harbi: Demirhisar 16 Nisan 1915'te Ege Denizinde üstün düşman kuvveti karşısında Sakız Adasında baştankara ederek mürettebatı tarafından tahrip edildi. Sultanhisar 30 Nisan 1915'te Marmara'da AE-2 denizaltını batırarak mürettebatını esir aldı. Sivrihisar, Çanakkale'de mayın hizmetinde, Bu olaylar dışında her üç gemi, Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy emniyetinde.
1923	Tamir kabul etmediklerinden kullanımdan kaldırıldılar.



Draç, Kütahya, Akhisar ve Mesul Torpidobotları

167 ton Sürat 23 mil

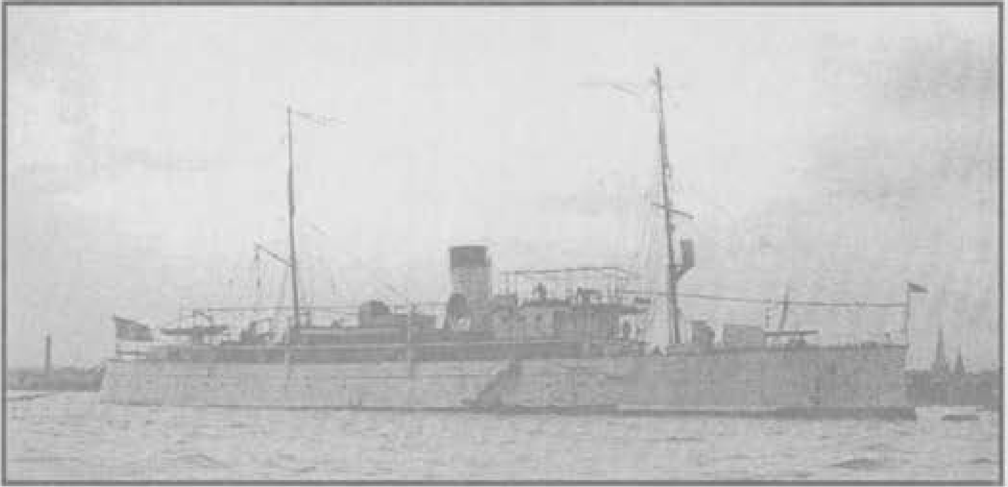
Silahları:	2-3,7 cm'lik top. 1-45 cm'lik kovan.
1906	İtalya'da yaptırıldılar.
1907	Donanmaya katıldılar.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal.
1914-1918	Çanakkale'de keşif ve gözetleme hizmeti. Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy güvenliği.
13 Eylül 1916	Kütahya, Karadeniz'de mayın isabetiyle battı.
1923	Yalnız Akhisar, bir müddet faal kaldıktan sonra hepsi kullanımdan kaldırıldı.



Pelengiderya Gambotu (Hücumbot)

585 ton Sürat 18 mil.

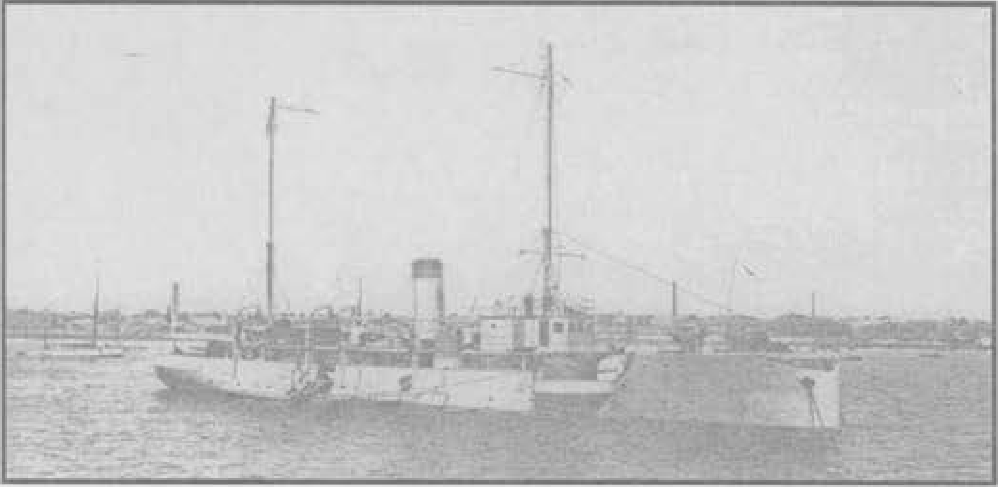
Silahları:	3-7,5 4-4,7 cm'lik top.
1911-1912	İtalya Savaşında faal
1912-1913	Balkan Savaşında faal
1914-1915	I.Dünya Savaşı. Marmara'da denizaltı karakolu.
22 Mayıs 1915	Bakırköy önlerinde E-11 denizaltısı tarafından batırıldı.



Preveze, Aydınreis, Sakız ve Burakreis Gambotları (Hücumbot)

510 ton Sürat 14 mil

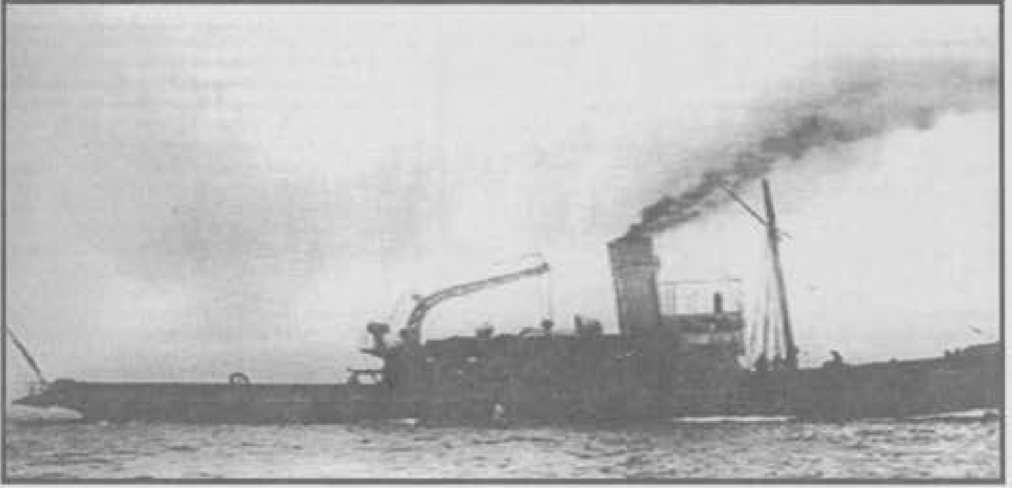
Silahları:	2-10 ve 2-4,7 cm'lik top.
1913	Fransa'da yaptırıldılar.
1914	Donanmaya katıldılar.
1914-1918	Çanakkale ve Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy güvenliği.
1916	Preveze okul gemisi.
1919-1923	Preveze ve Aydınreis, Bağımsızlık Savaşımız sırasındasında Trabzon Nakliye-i Bahriye K.lığı emrinde
1923'ten sonra	Karadeniz ve Akdeniz Bahriye K.lıkları emrinde karakol hizmetinde. Sonra Aydınreis yelkenli okul gemisi olarak değiştirildi ise de amaca hizmet edemediğinden mesaha gemisi olarak kullanılmaya başlandı. Bir müddet sonra kullanımdan kaldırıldı.



Kemalreis, İsareis ve Hızırreis Gambotları (Hücum botları)

420 ton Sürat 14 mil

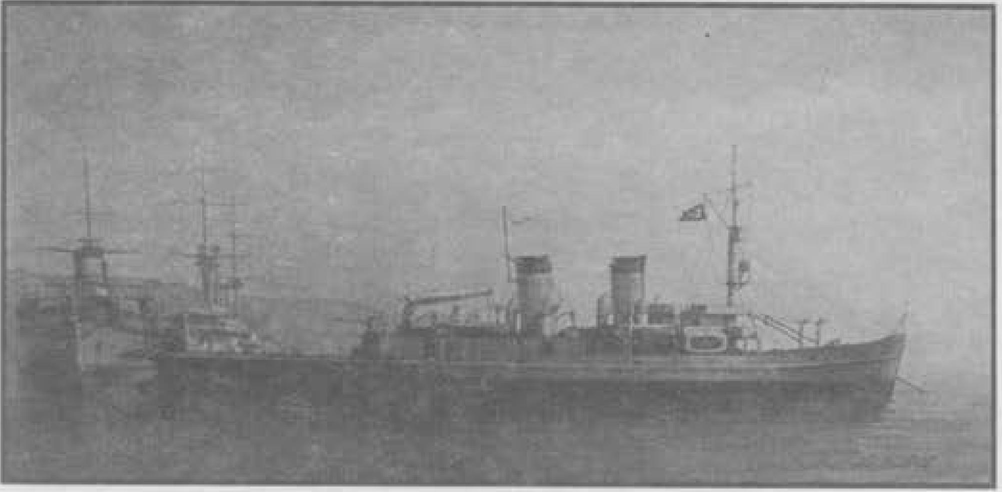
Silahları	3-7,5 ve 2-4,7 cm'lik top
1913	Fransa'da yaptırıldılar.
1914	Donanmaya katıldılar. Kemalreis'in ilk adı Durakreis idi. Burakreis ile karıştırmamak için sonradan adı değiştirildi.
1914-1918	Marmara ve Çanakkale'de denizaltı karakolu. Marmara'da konvoy güvenliği.
15 Mayıs 1919	İzmir'in işgalinde Hızırreis orada. Yunanlıların saldırısına uğradı.
1923'ten sonra	Karadeniz ve Akdeniz Bahriye K.lıkları emrinde karakol hizmetinde. Sonra mayın arama tarama filotillasını oluşturdular. Bunlardan Hızırreis bilahare topçu okul gemisi olarak kullanıldı. Kemalreis,kullanımdan kaldırılan Aydınreis yerine mesaha gemisi olarak hizmet etti. Bir müddet sonra kullanımdan kaldırıldılar.



Nusrat Mayın Gemisi

365 ton Sürat 15 mil

Silahları:	2-4,7 cm'lik top. 40 mayın taşır.
1912	Almanya'da Kiel'de yaptırıldı. Cumhuriyetten sonra adı bir aralık (Yardım)'a çevrildiyse de sonradan tarihi olan adı geri verildi.
1914-1918	İzmir ve Çanakkale'de mayın hizmetinde.
8 Mart 1915	Çanakkale Erenköy Koyuna döktüğü 26 mayınla 3 düşman gemisini batırmak suretiyle büyük rol oynadı.
1918	Mütarekeden sonra mayın çıkarma hizmetiyle İzmir ve sair yerlerde.
15 Mayıs 1919	İşgal sırasındasında İzmir'de.
1958	Kadrodan çıkarıldı.



İntibah (Uyanık) Mayın Gemisi

616 ton Sürat 14 mil

Silahları:	1-7,5 ve 2-5,7 cm'lik top. 50 mayın taşır.
1886	İngiltere'de büyük bir kurtarma römorkörü olarak inşa edilen bu gemi daha sonra tarafımızdan satın alınarak mayın gemisi haline getirilmiştir.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal.
1914-1918	Çanakkale ve Karadeniz Boğazında mayın hizmetinde.
Eylül 1922	Kocaeli Bahriye K.lığı emrinde nakliyat ve mayın hizmetinde.
1923	Adı (Uyanık) oldu.
1930	Gölcük Tersanesinde tadil edildi.
1958	Kadrodan çıkarıldı.

SELANİK MAYIN GEMİSİ

270 ton Sürat 12 mil.

İngiliz yapısı olan bu gemi aslında bir römorkör olup, tarafımızdan satın alınmıştır.

Silahları:	1-3,7 cm'lik top. 25 mayın taşır.
1911-1913	İtalya ve Balkan Savaşlarında faal.
1914-1918	Mayın hizmetinde. Çanakkale'de ilk mayın hatlarını tesis etmiştir. Sonradan mayın gemisine römorkör olarak hizmet vermiştir.

GİRESUN MAYIN DEPO GEMİSİ

3056 ton Sürat 12 mil

Silahları:	200 mayın taşır.
1877	İngiltere'de yapıldı.
1910	Donanma Kurumu tarafından satın alındı.
1911-1913	İtalya ve Balkan Savaşları'nda faal.
1914-1918	I.Dünya Harbi başında Çanakkale'de mayın depo gemisi. Sonradan nakliyatta da kullanıldı.
1919	Ağustos'unda eski Seyri Sefain(Denizcilik İşletmeleri) idaresine devredildi. Birkaç yıl sonra çalışamayacak derecede eskimiş bir halde savaş bahriyesine iade edilen gemi bir müddet İzmit ve Gölcük'te yatak gemisi olarak kullanıldı.

GALATA YATI

	140 ton Sürat 12 mil
1898	İngiltere'de yapıldı.
1910-1914	Donanma emrinde.
1914-1916	Marmara'da denizaltı karakolunda.
1916	Bahriye okulu emrinde.
1922	Eylül'ünden itibaren Kocaeli Bahriye K.lığı emrinde.
1923	Bu tarihten sonra kullanımdan kaldırıldı.

ERTUĞRUL YATI

	900 ton Sürat 21 mil
Silahları:	8-4,7 cm'lik top.
1903	İngiltere'de yapıldı. Padişah yatı.
31 Aralık 1915	Çanakkale'ye 120 ton cephane götürdü.
1923	Bu tarihten sonra Cumhurbaşkanı yatı. ATATÜRK'ü İstanbul'a getirdi. Beraberinde Hamidiye kruvazörü ve beş torpidobot vardı. Sonra Denizcilik İşletmesi (Seyr-i Sefain idaresi)ne devredildi.

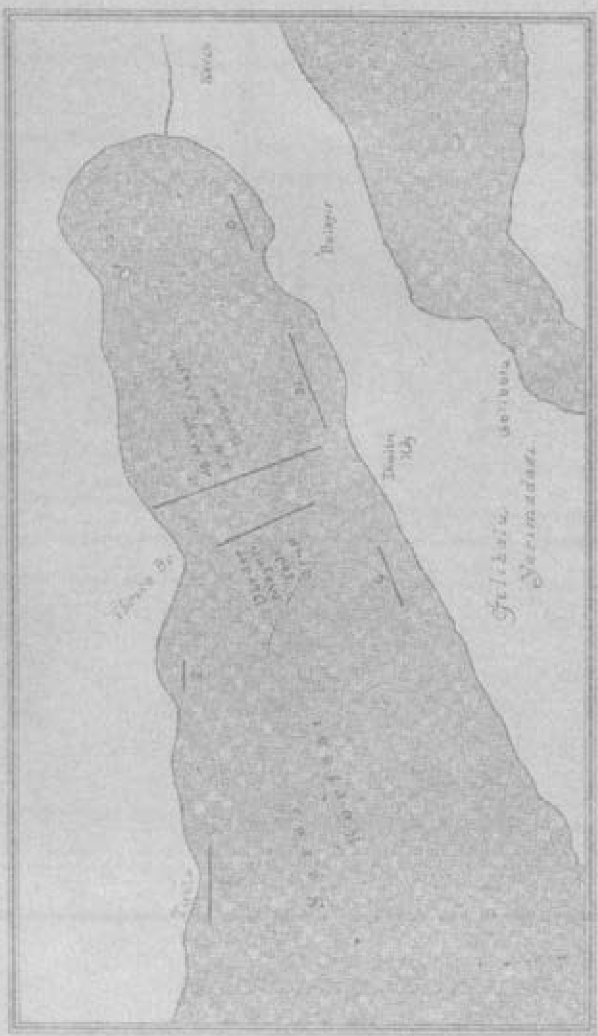
1-21 NO'LU MOTORGAMBOTLAR (Hücumbot)

	15 Ton Sürat 12 mil
Silahları:	1-3,7 cm'lik top.
1911	İngiltere'de yapıldılar
1911-1912	Donanmaya katıldılar.
1912-1913	İtalya ve Balkan Savaşları'nda faal.
1914-1918	Karakol hizmetinde. Nara ağ manialarında. (I.Dünya Savaşı sona erdiğinde bunlardan yalnız 9 tanesi kalmıştı.) Bir kısmı Cumhuriyet devrinde de çalışan bu gemiler sonradan kullanımdan kaldırıldı.

Torpido Bt.

Karantina

Erenköy


Mayıs 1917 den sonra Saroş Körfezi Mayn Hatları

Çanakkale'de 1918 yılı ikinci yarısında Mayn Manialari

1
17 Haziran 1918



2
2 Ağustos 1918



4
19 Ekim 1918



3
2 Ekim 1918

